DAN APOSTOL – SORIN ŞTEFĂNESCU ZBORUL 19

Coperta: POMPILIU DUMITRESCU

DAN APOSTOL – SORIN ŞTEFĂNESCU
ZBORUL 19

03
EDITURA ALBATROS BUCUREŞTI e 1985

Aviatorilor şi marinarilor neîntorşi din albastrele profunzimi…

INTRODUCERE

Una din marile calităţi ale speciei Homo Sapiens este dorinţa de cunoaştere, de explorare necontenită. Încercând să răspundă nedumeririlor care au frământat-o de-a lungul istoriei sale, umanitatea a găsit elementul dinamizator care a ajutat-o să depăşească momentele de inerţie şi închistare.

Unde se ivesc fenomene inexplicabile, atitudinea raţională, curiozitatea şi dorinţa sinceră de a le descifra pot aduce servicii reale omenirii. Raţionamentul materialist, logic, a devenit în secolul nostru un element fundamental în evoluţia inteligenţei umane, iar revoluţia tehnico-ştiinţifică şi explozia informaţională au dus la o perfecţionare a mijloacelor de cunoaştere şi cercetare, de neconceput pentru generaţiile secolelor anterioare. Aşa cum se arăta şi în recentul Forum naţional al tineretului din ţara noastră, (care a avut loc în luna mai, a.c.) în faţa omenirii se deschid astăzi noi şi nebănuite perspective pentru înţelegerea tainelor naturii şi universului, fiind datoria popoarelor şi indivizilor în egală măsură de a contribui la extinderea continuă a frontierelor cunoaşterii.

Visul dintotdeauna al omului a fost stăpânirea

planetei pe care trăieşte, inclusiv a celor două elemente ce nu constituie mediul său obişnuit de viaţă: apa şi aerul. Tenacitatea luptei îndrăzneţilor pentru cucerirea oceanelor sau a văzduhului a stârnit admiraţie şi, de aceea, naufragiile sau catastrofele aviatice au suscitat o vie emoţie în rândul opiniei publice. Desfăşurate pe măsura posibilităţilor vremii, anchetele ulterioare tragicelor evenimente

au încercat să furnizeze explicaţii cât mai convingătoare privind cauzele producerii accidentelor respective, din dorinţa de a se evita situaţii similare.

Există totuşi unele cazuri în care investigaţiile nu au reuşit să consemneze la capitolul „cauze” decât termeni ca „probabileis, „posibilee ((uneori „neconfirmate ulteriore () sau, pur şi simplu, „rămase necunoscute”. Ca urmare, au apărut de-a lungul timpului numeroase ipoteze (nu rareori fanteziste), încercând să destrame vălul enigmatic ce acoperă încă aceste accidente neobişnuite. În ultimul deceniu, tot mai numeroşi cercetători (printre care oameni de ştiinţă reputaţi) au început să admită necesitatea unui studiu serios, fără prejudecăţi, al fenomenelor ce au generat dispariţiile aero şi navale rămase neelucidate. Aceasta deoarece, aşa cum spunea George Trimble, director al Centrului de Nave Spaţiale Pilotate al N.A.S.A. şi factor decizional principal în „Programul navetelor! (: „Cea mai mare piedică în progresul ştiinţei este refuzul unor oameni, inclusiv al oamenilor de ştiinţă, de a înţelege că lucruri ce par uluitoare la prima vedere, se pot întâmpla într-adevăr! (.

În acest context se înscrie şi volumul de faţă, autorii prezentând o serie de accidente sau fenomene considerate mai puţin obişnuite şi

întâmplate în mod repetat în anumite zone de pe Terra, în special în regiunea supranumită Triunghiul Bermudelor.

În virtutea caracterului domeniului abordat, lucrarea a fost structurată pe trei părţi, prima şi cea de-a doua tratând evenimentele petrecute pe apă şi respectiv în atmosferă. Prezentarea cazurilor este făcută în ordine cronologică şi, din dorinţa de a familiariza cititorul cu istoricul posibilităţilor tehnice ale fiecărei epoci (pentru a putea judeca rolul deţinut de calitatea vaselor sau aeronavelor respective în contextul fiecărui accident) aceste două părţi conţin, fiecare, o descriere succintă a performanţelor şi caracteristicilor principalelor realizări navale sau aeronautice, ale timpului, precum şi a momentelor sau personalităţilor cu rol marcant în aceste domenii. Expunerea celor mai multe cazuri de dispariţii este însoţită de ipotezele privind cauzele producerii lor, în măsura în care

aceste ipoteze sunt cât de cât acceptabile din punct de vedere logic.

Datorită polarizării atitudinilor de respingere – de multe ori nefondată – a existenţei unor fenomene enigmatice în Triunghi, în jurul afirmaţiilor autorului american Lawrence Kusche, au fost analizate în principal ipotezele emise de acesta, arătându-se în ce măsură considerăm că ele corespund sau nu realităţii faptice.

Cea de-a treia parte constituie un studiu general al fenomenelor considerate capabile să provoace asemenea dispariţii, însoţit de prezentarea şi analizarea unora dintre ipotezele menţionate până în momentul de faţă pentru a soluţiona ansamblul accidentelor de acest gen.

Încercând să ofere cititorului o documentaţie la nivelul celor mai recente şi complete informaţii

acceptate în general, autorii subliniază faptul că toate concluziile expuse nu reprezintă verdicte absolute, ele fiind determinate de cantitatea şi calitatea datelor existente şi de studiul lor pe baza **cunoştinţelor ştiinţifice actuale.** ***Ipotezele lansate au drept scop deschiderea unor porţi spre posibile explicaţii iar, acolo unde acest lucru nu este realizabil încă, nu au fost menţionate niciun fel de ipoteze, autorii considerând eronată atât atitudinea căutătorilor de spectaculos cu orice preţ, cât şi a celor ce preferă să eludeze ori să ignore fenomene al căror inedit incită raţiunea umană.***

AUTORII

PARTEA I

- **Olandezul zburător**
- **Nave pentru eternitate**
- **Naufragii în neant**

1. Olandezul zburător

1890. Clipperul britanic *Marlborough* ridică ancora şi, împins de un vânt favorabil, se îndepărtează rapid, lăsând în urmă ţărmul dantelat şi abrupt al Noii Zeelande. Destinaţia: Europa. După aproximativ trei ore vasul s-a făcut nevăzut dincolo de linia orizontului şi, din acel moment, timp de 23 de ani, nimeni nu a mai auzit de el, deşi flota britanică a întreprins două expediţii de căutare în Pacific.

1913. **Marinarii unei baleniere observă în apropierea insulei Georgia de Sud (Marea Antilelor de Sud) o corabie care staţiona cu toate pânzele ridicate. Poziţia de acostare, total neobişnuită, stârneşte curiozitatea comandantului balenierei, care dă ordin mateloţilor să execute manevrele de apropiere. Pe bordajul putrezit aceştia au reuşit să distingă cu dificultate numele: *Marlborough*. Puntea era plină de mucegai. Douăzeci de schelete**

zăceau pe lângă catarge şi tunuri, deşi vasul nu prezenta urmele vreunei lupte. Cu toate investigaţiile minuţioase, nimeni nu a găsit vreo explicaţie în ceea ce priveşte moartea stranie a marinarilor sau dispariţia şi reapariţia navei după mai bine de două decenii, mister ce aminteşte de faimoasa legendă a „Olandezului Zburător44, corabia fantomă cu echipajul său de schelete, care colinda neobosită mările, scufundând orice vas întâlnit în cale...

Este aproape imposibil de stabilit momentul şi locul în care Homo Sapiens s-a avântat în largul întinderilor al

10

bastre, dar se poate afirma că adevărata epocă a navigaţiei maritime intense a început abia după generalizarea velelor ca principal mijloc de propulsie. Astfel, Uniunea comercială şi politică a porturilor hanseatice (Hansa) care, în perioada sa de maximă înflorire, reunea într-un sistem puternic şi bine organizat nu mai puţin de 80 de oraşe, începe (în secolul al XIII-lea) să folosească *kogga*. Iniţial propulsată cu ajutorul unei singure pânze de formă pătrată, această navă era destinată în principal transportului mărfurilor cu un gabarit ridicat. Cu toate perfecţionările aduse (mărirea numărului de catarge la trei şi înlocuirea fundului plat cu o carenă ascuţită în sec. XIV – XV), ea îşi menţine instabilitatea, datorată în principal profilului de bază adoptat şi contribuie (prin această carenţă constructivă), la decăderea puterii economice şi militare hanseatice.

În a doua jumătate a secolului al XV-lea apar arborii (catargele) cu una sau mai multe vergi. Cei care au descoperit şi aplicat această ingenioasă soluţie tehnică au fost meşterii olandezi. S-a rezolvat astfel problema necesităţii supraînălţării excesive a catargului; a urmat creşterea corespunzătoare a

suprafeţei velelor şi, în consecinţă, sporirea capacităţii de transport şi a vitezei de deplasare a navelor. Prima parte a catargului purta denumirea de „arbore coloană”; de la „gabie” în sus urma „arborele gabier” până la „crucetă”, iar ultima parte, cea din vârf, se numea „arboret”. Tot olandezii sunt aceia care au folosit, pentru prima oară în construcţia de nave, aşa-numita chilă „falsă” sau „dublă”, ce avea drept scop protecţia fundului vasului de contactul cu stâncile sau nisipul din zonele cu ape puţin adânci. O altă soluţionare a acestei probleme a constituit-o utilizarea unor butoiaşe speciale, umplute cu apă şi fixate sub linia de plutire. Dacă apărea riscul contactului cu fundul mării, butoiaşele erau golite cu ajutorul unor pompe, locul apei fiind luat de aer, iar vasul se ridica suficient de mult pentru a depăşi zonele primejdioase.

În secolul al XV-lea capacitatea obişnuită a corăbiilor ajungea la 200 – 300 t, iar numărul de catarge se mărise la patru. Începutul epocii renascentiste marchează însă apariţia unui nou tip de navă, ale cărei caracteristici sunt în mod evident superioare tuturor vaselor construite în

nordul Europei (*kogga* şi *drakkarul*) sau în şantierele mediteraneene (*galera* şi *feluca*). Numită *caravelă,* această navă avea dimensiunile medii de 8 m lăţime, 25 m lungime şi capacitatea de 50 – 100 t. Iniţial echipată cu vele triunghiulare, ea se caracteriza printr-o deosebită manevrabilitate şi mai ales prin capacitatea de a se deplasa împotriva vântului. Din acest motiv, istoricii navigaţiei maritime consideră că acest tip de vas a făcut posibile marile călătorii oceanice din secolul al XV-lea. Deoarece descoperirea şi deschiderea căilor maritime spre Africa, Asia şi cele două Americi aveau implicaţii majore pentru cei care le cunoşteau şi

dispuneau de mijloacele necesare pentru a le parcurge, documentele vremii oferă însă puţine amănunte asupra acestor expediţii şi a caracteristicilor velierelor utilizate.

În secolele al XV-lea şi al XVI-lea, datorită calităţilor sale remarcabile, caravela este adoptată de toată Europa. Prin intermediul ei se transmit inovaţii importante ca: vela triunghiulară, modalitatea de fixare a filelor bordajului, precum şi soluţiile tehnice aplicate pentru navigaţia în volte. În paralel, apare şi se perfecţionează *carraca*, navă de transport mare, cu lungimea de 50 m şi lăţimea de 15 m. Cele patru catarge erau înzestrate cu vele pătrate la arborii prova şi central şi triunghiulare pentru cei dinspre pupă. În afara unui echipaj ce număra uneori 300 de oameni, o astfel de navă putea lua la bord până la 700 de soldaţi sau călători. Cele mai utilizate carrace aveau un tonaj care nu depăşea 120 – 200 t dar, câteodată, capacitatea atingea şi 3.000 t. Aceste vase erau înarmate cu tunuri grele amplasate sub puntea principală şi mortiere sau tunuri de calibru mic, situate pe cele două sau trei etaje ale castelelor pupa şi prova.

Marele deschizător de drumuri, Cristofor Columb, „amiralul mărilor şi continentelor nou descoperite", deşi obţinuse sprijinul financiar al Spaniei, nu a reuşit decât cu mari dificultăţi să echipeze 3 vase: *Santa Maria* (nava amiral), *Pinta* (comandată de Martin Alonzo Pinzón) şi *Nifia* (comandată de Vincente Yanez Pinzón). Dacă documentele nu concordă în ceea ce priveşte descrierea navei *Santa Maria,* considerând-o în general o carracă cu tonajul

de 100 – 120 t (după însemnările lui Columb, chiar mai puţin de 100 t), în schimb, istoricii sunt de acord clasificând celelalte două vase în categoria

caravelelor de dimensiuni mijlocii (50 – 60 t). Se pare că *Nina* avea lungimea de 16 – 22 m, iar *Pinta* de 16 – 24 m. Cea mai bună comportare a avut-o *Nina,* la bordul căreia s-a înapoiat Columb din prima călătorie şi a luat parte la următoarele două. Într-un interval de numai 12 ani (1492 – 1504) Columb organizează 4 expediţii, descoperind şi explorând coastele. şi insulele din zona Americii Centrale şi traversând de 8 **ori Oceanul Atlantic. În acelaşi timp, el este primul navigator european care menţionează existenţa unor fenomene stranii în regiunea numită mai târziu *Triunghiul Bermudelor.***

Succesele spaniolilor au stârnit nemulţumiri şi invidii în ţara vecină, Portugalia şi, ca răspuns la expediţiile lui Cristofor Columb (a căror finanţare a fost refuzată de Portugalia, dar acceptată de regii Spaniei) lui Vasco da Gama i se încredinţează pregătirea unei călătorii pentru descoperirea drumului spre India. Documentele existente nu concordă întru totul asupra tipului navelor folosite. Vasul amiral *São Gabriel* şi corabi*a Aão Raphael* comandată de fratele lui da Gama, aveau tonaje de 100 – 120 t, fiind considerate uneori caravele, în timp ce alte surse le prezintă ca fiind carrace. Cu siguranţă însă, a treia navă, *Berrio* (numită uneori *São Miguel)* era o caravelă cu capacitatea de aproximativ 50 t. Aceste vase mici, la care se adăuga unul de transport (de 200 t) i-au permis lui Vasco da Gama să înfrunte două oceane şi să descopere mult râvnitul drum spre Indii, pierzând doar două nave în timpul numeroaselor uragane şi bătălii care i-au marcat anii de călătorie (1497 – 1499).

Reuşitele acestor expediţii arată cât de greşită este opinia potrivit căreia navele mici cu vele nu prezentau siguranţă pentru navigaţia oceanică sau în luptele maritime. În acest sens stau mărturie şi celebrele călătorii în jurul lumii realizate de spaniolul Fernando Magellan (1519 – 1522) cu vase

de 75 – 120 t şi de faimosul corsar englez Sir Francis Drake (1577 – 1580) pe *Golden Hind* de 172 tone. În special Drake şi Columb au demonstrat că măiestria de navigatori şi curajul comandanţilor şi echi

pajelor puteau suplini cu succes calitatea şi mărimea navelor, permiţând realizarea unor expediţii atât de temerare, încât astăzi par greu de imaginat.

A urmat un adevărat val de călătorii în jurul lumii, parte pirătereşti, parte oficiale: englezii William Dampier (1683 – 1686) şi Roger Woods (1708 – 1711); olandezul Roggeveen (1721 – 1723); englezii John Byron (1764 – 1766), Samuel Wallis (1767 – 1769) şi Carteret (1767 – 1770); francezul Louis de Bougainville (1766 – 1769). Cele mai cunoscute au rămas însă expediţiile căpitanului englez James Cook: prima (1768 – 1771), pe nava *Endeavour* de 370 t, a doua (1772 – 1775) cu navele *Resolution* şi *Advenâure* de 280 – 395 t; iar a treia (1776 – 1780), în care marele navigator şi-a găsit tragicul sfârşit, cu vasele *Resolution* şi *Discovery.* Moment culminant al navigaţiei cu vele, expediţiile lui Cook au dus la importante descoperiri în domeniile geografiei, antropologiei şi ştiinţelor naturii, demonstrând în acelaşi timp calităţile deosebite ale marinarilor din secolul al XVIII-lea.

Epoca marilor descoperiri geografice atrage după sine dezvoltarea fără precedent a schimburilor comerciale. Cererea de nave având caracteristici din ce în ce mai bune (capacitate de transport, viteză, rezistenţă, siguranţă, manevrabilitate) creşte vertiginos, ceea ce impulsionează construcţia navală, transformând-o (începând cu secolul al XV-lea) într-o adevărată industrie. Tot în secolul al XV-lea apare *galionul,* ce cumulează cu timpul o serie de îmbunătăţiri, care-l situează pe primul loc printre navele epocii. Iniţial destinat comerţului, dar având

tunuri pentru a se putea apăra de piraţi, acest tip de vas devine treptat o navă de război, folosită timp de două secole în toate marile înfruntări maritime. În general, galioanele aveau dimensiunile de 28 m lungime şi 9 m lăţime, păstrând castele înalte la provă şi pupă şi 2 – 4 catarge, cu velatură mixtă: pânze pătrate pe arborele mare şi pe arborele de la provă şi triunghiulară pe cel de la pupă. Unele galioane ajung la dimensiuni de excepţie: *Ark Royal, Great Harry* şi *Wasa,* întrecute însă de *Le Grand François* (5 catarge, 1 900 t.
1 500 oameni echipaj).

Pe măsură ce marile puteri îşi dezvoltă flotele comerciale şi militare, construcţia de nave începe să devină

obiect al cercetărilor ştiinţifice. Consecinţa este apariţia, la începutul secolului al XIX-lea, a *clipperelor,* vase cu 5 – 6 etaje de vele, a căror suprafaţă activă depăşea 4.000 m^2. Ele reprezintă apogeul în construcţia velierelor comerciale şi vor fi înlocuite doar de navele de propulsie mecanică. Tonajul acestor corăbii era cuprins între 500 şi 2000 t, iar viteza atingea 22 noduri, cele mai cunoscute fiind clipperele britanice *Rainbow, Cutty Shark, Taepig* şi *Ariel.*

Spre sfârşitul secolului al XIX-lea, odată cu apariţia navelor propulsate cu ajutorul maşinilor cu aburi, au existat numeroşi armatori care, prin perfecţionări constructive, au încercat să demonstreze superioritatea velierului faţă de vasele acţionate mecanic. Utilizarea oţelului la construcţia cocii şi a catargelor permite sporirea capacităţii de transport şi a vitezei de deplasare. Sunt realizate astfel nave având caracteristici de excepţie, dar urmărite de ghinion: 1899 – *La France* (lungime 114 m, lăţime 15 m, 5 catarge, tonaj 6.000 tdw, suprafaţa

velaturii 5.000 m^2) naufragiază după numai 2 ani de serviciu în largul coastelor chiliene; 1902 – *Preussen* (lungime 133 m, lăţime 16, 4 m, tonaj 8.000 tdw, deplasament 5 081 1.

5 catarge) naufragiază după 8 ani de navigaţie în Canalul Mânecii; 1911 – *France* II (5 catarge, lungime 126 m lăţime 17, 5 m, velatură 6 250 m^2, tonaj 8.000 tdw, deplasament 6 255 t, echipată cu două motoare, la care se renunţă ulterior) eşuează în 1922, lângă coastele Noii Guinee.

Interesul pentru utilizarea motorului cu aburi creşte tot mai mult şi, pentru o scurtă perioadă, construcţia navală este marcată de apariţia aşa-numitelor vase cu propulsie mixtă. Secolul al XIX-lea cunoaşte astfel realizarea, cu mai mult sau mai puţin succes, a tuturor combinaţiilor posibile dintre vechiul şi noul sistem de asigurare a deplasării pe apă: pânze-zbaturi, pânze-elice şi pânze ajutate simultan de zbaturi şi elice. Folosirea pe scară tot mai largă a metalului pentru părţile componente ale navelor conduce la ameliorarea sensibilă a caracteristicilor şi îmbunătăţirea performanţelor vaselor, stimulând progresul în concepţia şi construcţia navală. În această epocă de tranziţie sunt de remarcat unele reuşite semnificative. Astfel, la 20 mai 1819, velierul *Savannah* de 380 tone, având

roţi cu zbaturi de aproape 5 m diametru, acţionate de un motor cu abur de 72 CP, pleacă din portul New York cu destinaţia Liverpool. Traversarea a fost efectuată în 609 ore, perioadă în care maşina cu abur a funcţionat un total de 99 ore. Câţiva ani mai târziu, *Entreprise,* navă mixtă de 470 tone, reuşeşte parcurgerea traseului New York – Capul Bunei Speranţe – India în 54 de zile din care 35 de zile propulsia a fost încredinţată exclusiv motorului cu abur.

Perfecţionările aduse navelor mixte permit ca, în 1838, *Great Western* (1 800 tdw, 72 m lungime) să acopere distanţa Bristol (Anglia) – New York (S.U.A.) în numai 15 zile şi 12 ore. În 1862, compania engleză Cunard pune în circulaţie vasul *Scotland* (3 800 tdw, 118, 56 m lungime, 21, 79 m lăţime) a cărui maşină cu abur (1.000 CP), ce acţiona două roţi cu zbaturi, permitea atingerea unei viteze de 12 noduri. Prin dimensiuni şi performanţe, această navă era depăşită în acea epocă doar de *Leviathan* (210 m lungime, 25 m lăţime, 9 m pescaj, 27 400 tdw). Conceput de un faimos inginer naval, Isambard K. Brunei, vasul, adevărat „oraş plutitor", suferă un accident în urma căruia este cumpărat de o altă companie, prilej cu care i se va schimba şi numele în *Great Eastern.* O maşină cu abur (8.000 CP) acţiona două roţi cu zbaturi (17 m diametru) şi o elice (care atingea 48 rotaţii/minut). Cele şase catarge susţineau o velatură cu suprafaţa de 5 430 m². Capacitatea sa de transport, ce depăşea cu mult cerinţele epocii, lipsa de experienţă în manevrarea unui astfel de colos şi imposibilitatea unor porturi de a-l găzdui, au condus la o exploatare prea puţin rentabilă. Situaţia financiară critică provocată de existenţa gigantului i-a determinat în final pe proprietari să vândă vasul la fier vechi (1888). Constructor remarcabil (*Leviathan* a fost primul vas cu pereţi dubli sub linia de plutire, punte superioară dublă etc.), I.K. Brunei este şi autorul unei alte reuşite creaţii navale, *Great Britain.* Vas de pasageri lansat în 1843, *Great Britain* avea un deplasament de 3 600 tdw, o lungime de 97 m, iar maşina cu aburi îi permitea atingerea unei viteze de 11 noduri.

Timp de secole, evoluţia construcţiei velierelor a fost lentă, fără ca între navele cu destinaţie militară şi cele

cu destinaţie civilă să existe mari deosebiri în ceea ce priveşte tonajul, velatura, artileria de bord sau caracteristicile de navigaţie. Iată însă că, în secolul al XVII-lea, Ţările de Jos construiesc primele *nave de linie*. Denumirea li se trage de la faptul că, în timpul luptelor, ele erau dispuse în linie, putând astfel să utilizeze la maximum puterea de foc de care dispuneau (tunurile fiind amplasate în cele două borduri). Este de menţionat că primele tunuri navale aveau ţevile scurte, din bare de oţel strânse în exterior cu cercuri. Au urmat, rând pe rând, tunurile cu ţevi turnate din bronz, fontă şi oţel, de diverse calibre. Tunurile cu ţeavă scurtă erau destinate luptei de apropiere (abordaj) cele cu ţeavă lungă şi mortierele, duelurilor de artilerie de la distanţă. Între secolele XVII şi XVIII navelele de linie aveau 44 – 120 de tunuri, dar, după primul război angloolandez (1652 – 1654), sunt păstrate numai vasele cu 74, 80 şi 120 de tunuri, dispuse pe 2 – 3 punţi etajate.

Cea mai reprezentativă navă de linie din secolul al
XVIII- **le-a a fost *Victory,* vasul amiral de pe care Nelson a condus flota engleză în timpul bătăliei de la Trafalgar. Cu un deplasament de 2000 t şi un echipaj de 1.000 oameni, vasul dispunea de 124 de tunuri, amplasate pe 3 punţi. Construită înaintea ei, nava franceză *La Couronne,* cu un deplasament de 2 460 t, avea lungimea de peste 50 m, lăţimea de 15 m, iar puterea de foc era concretizată de 106 tunuri amplasate pe 3 punţi. Deşi velatura fusese dispusă în câte 3 etaje pe fiecare din cele 3 catarge, nava rămânea totuşi lentă şi greoaie, fiind depăşită calitativ de vasele engleze *Sovereign of the Seas* şi, mai târziu, *Victory.***

***Fregatele,* constituind următoarea clasă de nave de luptă, au apărut iniţial ca vase de legătură între navele de linie. Ele se conturează ca un tip de velier distinct abia spre mijlocul secolului al XVII-lea. La**

început, dimensiunile lor erau de 30 – 39 m lungime şi 7 – 9 m lăţime, iar tonajul cuprins între 100 şi 200 t. Dispuneau de maximum 40 de tunuri şi un echipaj de 150 – 300 oameni. Treptat însă, dimensiunile cresc şi, la mijlocul secolului al XIX-lea, fregatele ajung la 55 m lungime şi 18 m lăţime. Puterea de foc sporeşte la 60 de tunuri, iar echipajul la 450 de oameni. Datorită velaturii supradimensionate, caracteristica principală a fregatelor o constituia viteza şi perfecţionă

17

2

rile succesive transformă acest tip de vas într-o navă de linie, rolul său de unitate de legătură fiind preluat de *corvete*. La mijlocul secolului al XIX-lea, corvetele ating 30 m lungime, dispunând de 2 catarge şi 2 punţi, dotate cu 30 de tunuri.

Spre deosebire de navele comerciale, velierele militare şi-au încheiat repede epoca de glorie. Ultima confruntare majoră a navelor cu pânze a fost bătălia din largul Capului Trafalgar (21 octombrie 1805), care a opus cele 33 de nave ale flotei aliate franco-spaniole, flotei engleze, compusă din 27 de nave, aflate sub comanda amiralului Nelson. Ciocnirea a fost extrem de violentă şi victoria engleză decisivă, din flota aliată nereuşind să scape decât 4 nave (capturate şi ele ulterior de o escadră engleză).

Apariţia maşinii cu abur a determinat modificări majore şi în construcţia navelor militare. Ele s-au produs treptat, cunoscând, asemeni vaselor civile, epoca de tranziţie a propulsiei mixte. Astfel, în 1841 este lansat la apă *Napoleon,* unul dintre primele vase de război care, pe lângă velatura obişnuită, mai dispunea şi de un motor cu abur, ce acţiona o elice. Viteza maximă nu depăşea 11 noduri. Câţiva ani mai târziu (1850) este construit *24 Février,* numit apoi *President,* pentru ca în final să fie rebotezat

Napoleon. Era un vas de linie cu 92 de tunuri, lung de 71 m, lat de 16 m şi cu un deplasament de 5.000 tdw. Maşina cu abur (900 CP) acţiona o elice capabilă să imprime o viteză de aproape 14 noduri, însă, din păcate, structura navei era din lemn.

În 1859 este lansată fregata cuirasată *Gloire* (5 600 tdw, deplasament, grosimea cuirasei 100 – 120 mm, blindajul continuând 2 metri sub linia de plutire). Motorul cu abur (2.500 CP) îi permitea atingerea unei viteze de 13 noduri. În acelaşi timp englezii îl construiesc pe *Warrior,* având caracteristici similare, ambele nave păstrându-şi velatura ca mijloc de propulsie auxiliar.

Anul 1866 marchează un moment important în evoluţia navelor de război cu vele şi maşini cu abur. Astfel, în timpul bătăliei de lângă insula Lissa, deşi inferioară numeric, flota austriacă a reuşit să învingă flota italiană. Victoria se datorează atât artileriei de bord superioare şi tacticii ofensive aplicate, cât şi folosirii pintenului de la prova

navelor. Astfel, în cursul ciocnirii, cuirasatul italian *Re d'Italia* a fost scufundat, fiind lovit numai de pintenul vasului austriac *Kaiser*.

Dacă secolul al XIX-lea a fost epoca de aur a navigaţiei cu vele, anii primului război mondial au tras definitiv cortina peste lunga şi tumultuoasa perioadă a istoriei călătoriei velierelor pe mările şi oceanele lumii. Documentele societăţii Lloyd consemnează că, între anii 1914 şi 1918, au fost scufundate mai mult de 91% din corăbiile existente în anul 1913. (Astfel, Franţa şi Germania îşi pierd toate velierele între 1914 şi 1916.) Evoluând lent de-a lungul a mai multe secole şi stinsă fulgerător în numai patru ani, navigaţia cu pânze a presărat însă fundul mărilor şi oceanelor cu mii de epave, răpind în acelaşi timp un număr greu de calculat de vieţi

omeneşti. Fie că la originea naufragiilor s-au aflat furtunile, incendiile sau molimele izbucnite la bord, piraţii, corsarii sau stâncile submarine, aproape fiecare dispariţie petrecută în condiţii despre care nimeni nu a putut aduce vreo mărturie a dat naştere unor legende fascinante, dintre care unele au rămas în memoria marinarilor până astăzi. La începuturile navigaţiei cu vele, atunci când întinderea de ape ce depăşea linia orizontului reprezenta Necunoscutul, dispariţia vaselor care îndrăzneau să se avânte în larg era pusă pe seama a tot felul de monştri marini şi forţe supranaturale. Cu timpul însă, pe măsură ce întinderile albastre au început să-şi dezvăluie secretele, naufragiile au determinat căutarea unor cauze mai apropiate de realitate: imperfecţiuni constructive, greşeli de navigaţie, furtuni, piraţi etc.

În lunga istorie a călătoriilor maritime rămân însă, suficiente cazuri enigmatice, cărora, cu toate eforturile depuse, nu li s-a găsit nicio explicaţie care să reziste unei analize aprofundate. Un astfel de episod îl constituie dispariţia expediţiei conduse de John Franklin. Finanţată de guvernul englez şi dispunând de navele *Erebus* şi *Terror* (cu 148 de oameni la bord) expediţia a început în 1845 şi avea ca obiectiv găsirea unei căi maritime spre China, tre’

19

când prin zona nordică a continentului american. Navele erau dotate special pentru explorări polare şi participaseră (având aceleaşi echipaje la bord) la călătoriile efectuate între 1840 şi 1843 de exploratorul englez James Ross, pentru cercetarea continentului Antarctic. Ultimele veşti – de la expediţia Franklin au parvenit în 1847 din zona insulei canadiene Victoria, după care, oameni şi vase, au dispărut fără a lăsa vreo urmă. S-a considerat că navele au fost fie prinse de gheţuri şi sfărâmate, fie s-a produs o coliziune între ele şi, în ambele cazuri,

echipajele au pierit în accident sau mai târziu din cauza extenuării produsă de frig şi foame. Dată fiind calitatea deosebită a navelor şi a marinarilor, ipotezele menţionate prezintă însă multe puncte slabe. Sir John Franklin (1786 – 1847?), amiral englez având la activ numeroase expediţii de cercetare în regiunea arctică (Arhipelagul Svălbard, Golful Hudson), deţinea o bogată experienţă în domeniul navigaţiei polare (între anii 1824 şi 1826 el a explorat cu succes cursul fluviului canadian Mackenzie până la vărsarea în Oceanul îngheţat). *Erebus* şi *Terror* fuseseră special construite şi dotate pentru cercetări polare, având carenele întărite cu foi de cupru şi prova înzestrată cu un pinten de oţel pentru spargerea gheţii. Vasele şi echipajele dovediseră calităţi deosebite în timpul expediţiei britanice a amiralului Sir James Clarke Ross în Antarctica (1840), soldată cu – descoperirea Marii Bariere de Gheaţă Ross, a Ţării Victoria, a vulcanilor Erebus şi Terror, a Polului Sud Magnetic şi a insulelor Franklin. Lista proviziilor şi echipamentului expediţiei Franklin, păstrată în arhivele Royal Navy, dovedeşte că aceasta era mai bine pregătită decât toate expediţiile polare anterioare ei. Şi totuşi navele au dispărut fără urmă.

Faptul este surprinzător căci, deşi expediţii polare cu final dramatic au fost numeroase în secolul al XIX-lea, întotdeauna au fost găsite indicii care au lămurit circumstanţele tragicelor incidente. Astfel, în 1880, expediţia condusă de americanul de Long şi ambarcată pe nava *Janette* a început o călătorie pornind din San Francisco şi având drept obiectiv atingerea Polului Nord, trecând prin strâmtoarea Bering. Vasul a fost însă blocat de gheţuri, purtat în derivă şi, în cele din urmă, sfărâmat. Cei aflaţi la bord

au reuşit să se salveze coborând pe o banchiză, dar, până la urmă, au pierit în deşertul de gheaţă, majoritatea dispărând în crevase şi canale. La 3 ani de la acest sfârşit (1883), atunci când toată lumea uitase de *Janette,* în Groenlanda sunt găsite pe un bloc de gheaţă plutitor lucruri care aparţinuseră lui de Long.

Această întâmplare nu face decât să adauge noi semne de întrebare privind vasele *Erebus* şi *Terror* din care, cu toate cercetările intense purtate de-a lungul a mulţi ani, nu s-a găsit nicio urmă. Mai mult, cei care au încercat să urmărească traseul lui Franklin, au sfârşit împărtăşindu-i soarta. Astfel, plecat în căutarea amiralului englez, în 1853, Joseph René Bellot (1826 – 1853), explorator francez care avea la activ două expediţii arctice şi prioritatea cercetării Madagascarului, dispare în aceleaşi condiţii misterioase şi în aceeaşi zonă din apropierea insulei Victoria. Cu toate eforturile făcute, nici din această expediţie nu a mai fost găsită vreo urmă care să permită stabilirea cauzelor dispariţiei...

Este binecunoscut faptul că, până spre sfârşitul secolului al XIX-lea, vasele ce străbăteau mările şi oceanele lumii erau ameninţate de atacurile piratereşti. Dar, cu tot efortul de imaginaţie care s-ar face, este greu de presupus că (deşi situat într-o zonă izolată) traseul ales de Franklin ar fi putut reprezenta un cât de mic interes pentru astfel de atacuri. Rămân de analizat alte două ipoteze: izbucnirea unui incendiu la bord sau a unei molime cu efecte mortale pentru toţi membrii echipajelor. Nu trebuie uitat însă că, deşi este vorba de anul 1845, atât medicina, cât şi tehnica navală, făcuseră progrese importante. Or, dată fiind misiunea încredinţată, *Erebus* şi *Terror,* erau echipate astfel încât să facă faţă acestor situaţii limită. În plus, probabilitatea ca un incendiu sau o molimă să izbucnească fulgerător pe DOUĂ nave simultan şi cu

atâta forţă, încât să aibă drept consecinţă dispariţia oricăror urme, este prea redusă pentru a merita să fie luată în consideraţie.

Un alt incident, care a făcut multă vâlvă în epoca respectivă, a fost pierderea fregatelor franceze *Bussole* şi *Astrolabe.* Condusă de cunoscutul navigator Jean François Galoup la Pérouse, expediţia a părăsit oraşul australian Sidney în anul 1788, îndreptându-se spre Melanezia. Am

bele nave şi cei 223 de oameni aflaţi la bordul lor au dispărut apoi definitiv. Patru decenii mai târziu (în 1828), expediţia franceză condusă de amiralul Dumont d'Urville găsea întâmplător obiecte de pe vasele lui La Pérouse pe insula Vanikoro din apropierea arhipelagului Solomon. Cercetările ulterioare nu au oferit însă nicio explicaţie privind soarta fregatelor şi a echipajelor.

Indiferent de epocă şi mijloacele tehnice aflate la dispoziţia navigatorilor, navele propulsate cu ajutorul vâslelor, vântului sau forţei generate de motoarele termice au dispărut şi probabil vor continua să dispară pe toate mările şi oceanele globului. Dintre zonele caracterizate printr-o frecvenţă mai ridicată a unor astfel de incidente, una se detaşează net însă, intrând încă din secolul al XIV-lea în atenţia marinarilor. Este vorba de o regiune situată în apropierea coastelor continentului nord american şi numită *Triunghiul Bermudelor.* Garda de Coastă a Statelor Unite (US Coast Guard) dă (în instrucţiunea nr. 5 720) următoarea definiţie pentru această zonă maritimă:

«Triunghiul Bermudelor, Triunghiul Morţii sau *Triunghiul Diavolului* este o zonă imaginară, situată în largul coastei atlantice de sud-est a Statelor Unite, perimetru unde a fost semnalat un procentaj ridicat de pierderi ale unor nave maritime, ambarcaţiuni

mici şi avioane. În general se consideră că vârfurile triunghiului se găsesc localizate în Bermude, Miami (Florida) şi San Juan (Puerto Rico)».

Geografii consideră *Triunghiul* ca fiind format de linii imaginare pornind din Bermude până la New York în nord şi Insulele Virgine în sud, şi desfăşurându-se în evantai spre vest (atingând 75° longitudine vestică).

După afirmaţiile unor experţi ai Marinei Statelor Unite (US Navy) problema dispariţiilor de nave, frecvent semnalate în *Triunghi,* este „o falsă problemă”. Ei susţin că: „Într-o zonă caracterizată printr-un intens trafic aeronaval, zonă în care furtunile sunt extrem de violente şi izbucnesc într-un interval de timp scurt, incidente de genul celor descrise în rubricile de senzaţie ale cotidienelor nu prezintă nimic ieşit din comun. La originea lor nu se pot afla decât fie erori umane, fie cedarea materialului navelor sub impactul fenomenelor meteorologice violente”. Un alt

„Argument” l-ar constitui faptul că nimic nu îndreptăţeşte să se considere existenţa unui triunghi. În cel mai bun caz (după afirmaţiile lor) se poate accepta ideea că ar fi vorba de o elipsă sau un arc de cerc. Partea superioară a acestuia s-ar situa la „limita insulelor Bermude” în timp ce partea inferioară ar „atinge baza Floridei, trecând dincolo de Puerto Rico” şi urmându-şi drumul „spre sud şi est în Marea Sargaselor, pentru a reveni în final la punctul de plecare” (Declaraţiile Departamentului Transporturilor al Statelor Unite).

După unii autori, *„Marea Naufragiilor* este o zonă ce se întinde între Bermude şi coasta Virginiei (...) a cărei parte sudică este formată de insulele Cuba, Haiti şi Puerto Rico”. (John Godwin, *„This Baffling World”,* New York, Hart, 1968).

Se poate constata că, indiferent de forma atribuită aşa-numitului *„Triunghi”,* toate definiţiile sunt de acord în a include în interiorul zonei Arhipelagul Bermudelor şi Marea Sargaselor.

Descrisă pentru prima oară de Cristofor Columb, Marea Sargaselor a reprezentat multă vreme o enigmă pentru navigatorii care i-au străbătut apele. Întinzându-se cu aproximaţie între 37° – r-27° latitudine nordică şi 75° – r-40° longitudine vestică, Marea Sargaselor este o imensă porţiune din Atlanticul de Nord, acoperită cu alge specifice (sargassum) care au imprimat întotdeauna o notă de mister acestei regiuni. Sub pătura subţire a plantelor se ascund câmpiile abisale Hatteras şi Nares, dar şi numeroase vârfuri de munţi submarini, terminate cu platouri care au fost cândva deasupra mării. Dacă astăzi navele cu propulsie mecanică nu riscă să rămână prizoniere ale masei de vegetaţie marină, cu totul alta era situaţia vaselor cu pânze surprinse în zonă în momentele de lipsă totală a vântului. Aceste perioade lungi de acalmie provocau în epoca velierelor mari neajunsuri navigaţiei atlantice. La gama riscurilor care însoţeau călătoriile pe mare se adăugau atât furtunile violente care bântuiau nu de puţine ori regiunea, cât şi atacurile pline de cruzime ale piraţilor. Traficul relativ scăzut, lipsa mijloacelor de comunicaţie la mare distanţă, fragilitatea construcţiei vaselor, toţi aceşti factori determinau intervenţii tardive în cazul unui naufragiu.

Analizându-se însă frecvenţa catastrofelor maritime din *Triunghi* de-a lungul timpului, s-a constatat un lucru ce sfidează logica. Deşi, începând cu secolul al XIX-lea, pirateria a regresat până aproape de dispariţie, traficul s-a intensificat, iar mijloacele de navigaţie s-au perfecţionat sensibil, incidentele din această zonă au devenit tot mai

numeroase. Vasele dispărute fără urmă, în condiţii de navigaţie care nu justificau prin nimic aceste „accidente”, precum şi lipsa oricăror mărturii care să aducă o clarificare asupra circumstanţelor şi desfăşurării tragicelor evenimente, au generalizat printre marinari denumiri ca: *Marea Morţii, Marea Vaselor Pierdute* sau *Marea Fricii.* Legendele nu fac însă altceva decât să accentueze vălul de mister care înconjoară o serie de întâmplări ciudate, în care au fost implicate diferite vase şi pasagerii lor. Din acest motiv nu ne vom opri decât asupra celor consemnate şi descrise (atât cât a fost posibil la vremea respectivă) în publicaţii sau documente oficiale.

În august 1800 dispărea în *Triunghi* prima navă de război americană: *USS Insurgent.* Era o fregată de tonaj mediu, având un echipaj de 340 de oameni. Trimis într-o misiune de patrulare în zona americană a Golfului Mexic şi în Marea Caraibilor, velierul dispunea de o putere de foc formată din 22 de tunuri, dintre care 10 amplasate sub punte şi era considerat nava amiral a marinei americane. Este de remarcat faptul că în luna august nu au fost semnalate furtuni, iar piraţii nu ar fi atacat o navă militară de asemenea dimensiuni.

O soartă similară o are în aceeaşi lună *USS Pickering,* fregată uşoară (lungime 30 m, lăţime 8 m, deplasament 200 t) având un echipaj de 90 de oameni şi înzestrată cu
9 tunuri amplasate pe punte. Vasul a ridicat ancora din New Castle (Delaware-S.U.A.) şi s-a îndreptat pe o vreme foarte frumoasă spre Guadelupa (Insulele Antile), unde nu avea să mai ajungă niciodată...

Un lucru şi mai straniu pare însă să se fi petrecut cu o altă navă, de care marea majoritate a celor ce investighează fenomenele din *Triunghi* nu uită să amintească. Este vorba de *Rosalie.* Se spune că această mare fregată franceză (300 t şi 40 m lungime), înarmată cu 16 tunuri şi 2 mortiere, a fost

descoperită în august 1840, după

24

2 **luni de la dispariţie, cu încărcătura neatinsă şi velatura desfăşurată, dar navigând în derivă, în apropiere de Nassau (Bahamas). Echipajul şi pasagerii se „volatilizaseră”, singurele fiinţe vii descoperite la bord fiind câţiva canari, o pisică şi 4 găini. De-a lungul timpului au apărut o serie de versiuni contradictorii ale întâmplării, dar una dintre ele pare ceva mai explicită şi este menţionată de Charles Fort în cartea sa „*Lo*!”. El citează un articol apărut la**

6 **noiembrie 1840 în ziarul *„Times”,* având ca sursă de informaţii o scrisoare primită din Nassau şi datată 27 august 1840. Printre altele, în ea se relatează că: „(...) o navă de coastă a descoperit un vas francez abandonat după ce plecase din Hamburg cu destinaţia Havana. Majoritatea pânzelor erau întinse şi nu păreau să fi suferit vreo avarie, încărcătura, compusă din vin, fructe, (...) avea o valoare considerabilă şi era în cea mai bună stare. Documentele căpitanului erau la locul lor (...). Singurele fiinţe vii găsite la bord erau o pisică, câteva păsări de curte şi câţiva canari pe jumătate morţi de foame. Cabinele ofiţerilor şi pasagerilor (...) indicau că au fost părăsite de puţină vreme (...). Vasul este foarte mare, recent construit şi poartă numele de *Rosalie.* Nu se ştie nimic despre soarta echipajului şi a pasagerilor”.**

În 1970, Lawrence Kusche, autorul volumului *„The Bermuda Triangle Mistery – Solved –* „(Warner Books, 1975) a început să caute informaţii suplimentare despre incident, dar nu a reuşit decât să încurce şi mai mult lucrurile. Pe lângă faptul că nu a găsit nicio menţiune oficială despre existenţa vreunei nave franceze cu numele de *Rosalie,* arhivele „Lloyd” îi dezvăluie câteva date ce, la prima vedere

par să soluţioneze misterul:

„Lloyd List”, 25 septembrie 1840: „Havana, 18 august. *Rossini* plecat de la Hamburg pentru Havana s-a lovit de Muares, (stânci din Canalul Bahama) la 3 august. Echipajul şi pasagerii au fost salvaţi”;

„Lloyd List”, 17 octombrie 1840: „Havana 5 septembrie. *Rossini,* nava care a fost deteriorată la Muares (Canalul Bahama) şi abandonată pe 3 august, a fost găsită pe
17 august şi adusă în portul Havana”.

Kusche ajunge la concluzia că redactorul ziarului *„Times*”* a făcut, fără intenţie, o greşeală. În 1840 mesa

25

jele erau scrise de mână şi este foarte posibil ca ziaristul englez să fi citit *Rosalie* în loc de *Rossini.*

Informaţiile privind data şi locul incidentului par să coincidă cu descrierea din *„Times”.* Din păcate nu au fost descoperite niciun fel de documente scrise care să confirme sau să infirme celelalte amănunte prezentate în ziar. Dubiile suscitate de incident se datorează şi faptului că „Lloyd” nu înregistrase nicio fregată *Rosalie* pe listele ei de nave franceze. În schimb, exista o corvetă cu acest nume, dar ea avea tonajul de 205 t, armamentul compus din 10 tunuri şi... ieşise din serviciu în 1834. Deci, teoretic, fregata *Rosalie* nu exista! Dar, după 14 luni de la scoaterea din uz, corveta fusese trimisă la şantierele navale din Brest, unde rămăsese timp de un an, fiind supusă unor reparaţii capitale (mărirea tonajului, supraînălţarea catargelor, schimbarea lemnăriei punţii şi bordului de deasupra liniei de plutire, dublarea numărului de tunuri etc). Datorită îmbunătăţirilor aduse, fusese apoi trecută într-o clasă superioară de nave, fregatele, însă armatorii nu consideraseră necesar să menţioneze transformarea vasului către societatea „Lloyd”, întrucât suma de

asigurare era fixă, neputând fi modificată în cazul unor îmbunătăţiri şi, oricum, îşi încetase valabilitatea după prima casare a corvetei. (*„Lloyd's Register”*: – anexa 214 *„French Ships”*)

Nu se ştie însă dacă noua navă a păstrat sau nu numele de *Rosalie* şi nici dacă ea a navigat în 1840 în *Triunghi*. În plus, documentele aflate în posesia Ministerului Educaţiei şi Culturii din Nassau (*„Vice Ad. mirality Court Minutes”* din 25 august 1840) nu conţin niciun indiciu care să ducă la concluzia că *Rossini* şi *Rosalie* sunt de fapt unul şi acelaşi, căci atât procurorul general, cât şi căpitanii vaselor engleze *Resolute* şi *Seaflower* care au găsit nava *Rossini* căzuseră de acord asupra faptului că vasul fusese descoperit în „circumstanţe ciudate”, „abandonat” şi „cu încărcătura intactă”. Deci amiralitatea din Nassau nu ştia că echipajul şi pasagerii fuseseră salvaţi, după cum afirmă nota primită de „Lloyd” de la Havana (trimisă pe
18 august).

Toate aceste informaţii, luate în ansamblu, permit să se aprecieze că incidentul *Rosalie* – *Rossini* este un mis

ter generat în primul rând de lipsa unor date clare asupra navei implicate. Din acest motiv, balanţa adevărului nu se poate înclina nici în favoarea partizanilor enigmei, dar nici în cea a oponenţilor ei, argumentele existente fiind insuficiente pentru modificarea echilibrului.

Petrecută 14 ani mai târziu (1854), dispariţia vasului *Bella* nu a provocat aproape nicio reacţie în presa vremii. Se pare că, mult mai târziu, diverşi cercetători interesaţi de straniile fenomene atribuite *Triunghiului* de-a lungul timpului au găsit unele date care pledează pentru o dispariţie neobişnuită. Conform lui Harold T. Wilkins, şase zile după ce

Bella **părăsise Rio de Janeiro, în aprilie 1854, cu destinaţia Jamaica, o altă navă intersectându-i presupusa rută a descoperit o barcă răsturnată la a cărei pupă se vedea inscripţia „BeZâa-Liverpool”. Deşi, după ce vestea naufragiului a ajuns la Rio, câteva nave engleze şi braziliene au pornit imediat operaţiunile de salvare, nici *Bella,* nici eventualii supravieţuitori nu au mai fost găsiţi. *S-a presupus* că nava fusese supraîncărcată şi, la o rafală bruscă de vânt s-a răsturnat (în noaptea de dinaintea descoperirii bărcii vremea fusese destul de rea). Deşi Wilkins nu face un mister din această întâmplare, rămâne totuşi un lucru nelămurit. Arhivele Lloyd din 1854 (*„Lloyd's Register of British and Foreign Shipping of 1854”)* menţionează un vas *Bella* construit la Liverpool în 1852 şi destinat Braziliei, dar nu specifică nicăieri dacă a suferit un accident. Este interesant de menţionat însă că arhivele engleze nu mai pomenesc nimic după 1854 despre acest vas, care poate deci să fi dispărut (nava nefiind asigurată la „Lloyd”, nu există niciun document care să consemneze data şi condiţiile pierderii ei. Întrucât societatea nu era interesată decât de soarta vaselor ale căror armatori acceptau să-i plătească taxele pentru navă şi încărcătură).**

Kusche afirmă că, deşi accidentul navei *Bella* pare a fi „misterios, în măsura în care condiţiile în care s-a petrecut nu sunt cunoscute”, el nu trebuie atribuit *Triunghiului,* deoarece Wilkins spune că barca a fost găsită la şase zile de la părăsirea portului Rio de Janeiro de către *Bella,* care „nu putea parcurge, în condiţiile cele mai bune, mai mult de 1200 mile marine (200 mile pe zi), găsindu-se deci în momentul scufundării în dreptul Capului São Roque.

aflat la 2000 de mile sud de extremitatea *Triunghiului* Nu se ştie cum de a ajuns Kusche la

această concluzie, din moment ce este unanim recunoscut faptul că o navă cu pânze din clasa clipperelor *Ariel, Taepig* sau *Cutty Shark* atingea cu uşurinţă viteza de 22 noduri, adică putea parcurge cu încărcătură maximă aproximativ 500 – 530 mile marine în 24 de ore. Presupunând că *Bella* nu ajungea decât la 400 mile/zi, ea ar fi putut acoperi în şase zile dublul distanţei „admise” de Kusche şi intra în *Triunghi* înainte de dispariţia sa. Oricum, din moment ce ne situăm în domeniul presupunerilor (nicio sursă neindicând locul *exact* unde a fost găsită barca de pe *Bella)* este cel puţin curios ca un autor ce se doreşte serios şi exhaustiv ca Lawrence Kusche să cadă în păcatul concluziilor lipsite de o bază sigură.

La 26 februarie 1855, corabia *Marathon* descoperă vasul cu trei catarge *James B. Chester* navigând în derivă, cu toate pânzele ridicate. La bord nu se afla niciun membru al echipajului şi pe punte domnea o dezordine cumplită. Totul lăsa impresia că nava a fost părăsită în grabă: mese şi scaune răsturnate, obiecte personale răspândite pe jos; lipseau jurnalul de bord, documentele oficiale şi compasul. Presupunându-se că *James B. Chester* ar fi fost victima unui atac pirateresc, s-a trecut la o cercetare amănunţită, dar lipsa urmelor de luptă infirma această ipoteză. Nu mai rămânea decât varianta, lipsită însă de argumente, că, dintr-o cauză anume, imposibil de dovedit sau imaginat, marinarii se aruncaseră cu toţii în apă!

Unul dintre cazurile faimoase înregistrate în analele maritime este cel al navei *Mary Celeste.* Deşi nu s-a petrecut în interiorul *Triunghiului Bermudelor,* el rămâne ca un punct de referinţă pentru toţi cei care au încercat să elucideze evenimentele similare desfăşurate de-a lungul timpului pe mările şi oceanele lumii.

Mary Celeste a fost descoperită la 4 decembrie

1872 de bricul englez *Dei Gratia,* într-un punct situat la 590 mile marine vest de Gibraltar. Plutea în derivă, într-o regiune situată la nordul insulelor Azore. Observându-i ruta dezordonată şi constatând lipsa oricărui răspuns la apelurile făcute, comandantul navei engleze a trimis o barcă şi câţiva

marinari pentru a cerceta vasul necunoscut. Aceştia au constatat că velele erau corect strânse iar încărcătura de alcool transportată (1700 barili) era bine fixată şi neatinsă. Rezervele de apă şi hrană erau aproape complete. Nu lipsea niciunul dintre obiectele personale ale celor 10 oameni dispăruţi (incluzând fiica şi soţia comandantului). Singurul aparat de negăsit a fost sextantul. Acestor constatări s-a adăugat aceea că numeroase scânduri erau bătute în cuie la ferestrele şi uşile cabinelor principale, ca şi cum s-ar fi încercat să se reziste la un atac... Remorcată în port, *Mary Celeste* a făcut obiectul a numeroase şi minuţioase anchete. Totuşi, concluziile privind împrejurările în care a dispărut echipajul au rămas doar la nivelul ipotezelor: atac pirateresc, revoltă şi uciderea căpitanului şi a familiei sale, teamă că încărcătura de alcool ar putea exploda etc. Firma „Lloyd”, care trebuia să plătească asigurarea, a considerat că, dintr-un motiv necunoscut, a izbucnit un incendiu, iar alcoolul a început să ardă. Temându-se de o explozie, echipajul a părăsit în grabă nava, iar comandantul a luat sextantul (absolut necesar pentru stabilirea poziţiei pe mare). După câtva timp focul s-a stins de la sine dar, cu toate eforturile făcute, mica barcă de salvare nu a mai putut reveni la navă, echipajul pierind în largul oceanului. Ceea ce nu a reuşit să clarifice ancheta a fost lipsa oricăror urme de incendiu la bord şi motivul care i-a împiedicat pe supravieţuitori să atingă, cu ajutorul bărcii de salvare, ţărmul

insulelor Azore.

După terminarea investigaţiei, *Mary Celeste* a fost recondiţionată şi redată circuitului maritim. A doua sa existenţă s-a caracterizat printr-un şir neîntrerupt de ghinioane şi necazuri (având uneori consecinţe tragice) pentru cei care ajungeau să călătorească la bordul ei. După mai mulţi ani, *Mary Celeste* şi-a găsit sfârşitul pe un recif din Haiti, unde se pare că a fost eşuată deliberat de căpitanul Gillman Parker.

Din ţesătura de poveşti, mărturii sau ipoteze care au apărut cu ocazia incidentului din decembrie 1872, merită să fie reţinute două, prima datorită persoanei care a lansat-o, cea de-a doua datorită originalităţii ei. Astfel, William A. Richard, secretarul Trezoreriei S.U.A., a dat publicităţii o scrisoare deschisă ce a apărut pe prima pagină

a ziarului *„New York Times”* în numărul din 25 martie 1873. Iată ce spune printre altele, William A. Richard:

„Circumstanţele cazului tind să ridice grave bănuieli că stăpânul navei, soţia şi fiica sa, şi probabil şeful de echipaj, au fost ucişi în furia beţiei de către marinarii ce au avut acces în mod evident la alcoolul pe care-l transporta vasul.

Se crede că nava a fost abandonată de echipaj între 25 noiembrie şi 5 decembrie, iar oamenii fie că s-au înecat, fie, ceea ce pare mai probabil, au fost salvaţi de vreun vas, care se îndrepta spre unul din porturile Americii de Nord sau de Sud sau Indiile de Vest”. Ceea ce surprinde în acest caz este faptul că niciunul dintre marinari nu a mai fost văzut vreodată în S.U.A. sau întâlnit pe mare de cunoscuţii săi de pe alte nave. Este de asemenea greu de explicat motivul pentru care marinarii ucigaşi (beţi sau nu) au abandonat o navă şi o încărcătură pe care puteau să

o vândă cu un preţ deloc neglijabil în orice alt port decât cel de destinaţie sau o puteau folosi pentru atacuri piratereşti. Este şi mai dificil de explicat de ce, părăsind nava, nu au luat bunurile personale sau bijuteriile şi aurul din cabinele căpitanului şi ale soţiei sale, a căror valoare era de aproape 10.000 dolari, sumă destul de mare pentru câţiva marinari săraci, căzuţi pe deasupra şi în patima beţiei!

A doua ipoteză a fost „scoasă la lumină" de Kusche, care afirmă că, la câţiva ani după găsirea epavei, un om a pretins că este singurul supravieţuitor al tragicului accident ce s-ar fi datorat unei... întreceri de înot în jurul vasului între căpitan şi un marinar. La jumătatea cursei amândoi protagoniştii au fost sfâşiaţi de rechini în timp ce un val foarte puternic a lovit nava azvârlind în mare întregul echipaj care privea neputincios tragedia. Nava şi-a reluat poziţia normală, continuând să navigheze singură, iar oamenii, cu o singură excepţie, s-au înecat. Dar „martorul „nu explica de ce erau baricadate ferestrele cabinelor şi nici modul în care a reuşit el să scape de rechini, furtuni etc. Şi să înoate aproape 600 de mile până la ţărmul european!

Indiferentă parcă la eforturile cercetătorilor sau la fantezia ingenioşilor (s-au propus cele mai diverse ipoteze, de la o înscenare a echipajului de pe *Mary Celeste* sau

chiar a celui de pe *Dei Gratia* pentru a încasa prima de asigurare sau de salvare şi până la ideea că o substanţă oarecare din alimente s-a alterat provocând moartea sau nebunia echipajului, dar niciuna dintre aceste „soluţii" nu rezistă la o analiză serioasă) enigma dispariţiei oamenilor de pe *Mary Celeste* apare şi astăzi la fel de stranie ca în ziua când nava a fost descoperită abandonată în largul Oceanului Atlantic.

În anul 1880 are loc primul incident care a declanşat intense operaţiuni de salvare în zona *Triunghiului.*

Timp de 10 zile, şase nave aparţinând Marinei de război engleze (Royal Navy), au încercat zadarnic să descopere epava vasului *H.M.S. Atalanta,* dispărut cu un echipaj de 290 de oameni. Fregată grea (55 m lungime, 17 m lăţime) *H.M.S. Atalanta* dispunea de 50 de tunuri (22 sub punte) şi ridicase ancora din Bermude cu destinaţia Anglia. Cercetările au durat până în luna mai, dar, cu toată perseverenţa şi atenţia dovedite, ele s-au soldat cu un eşec total: nu a fost descoperit nici cel mai mic fragment care să aparţină fregatei engleze.

În toată această perioadă şi în lunile care au urmat, incidentul ce a implicat vasul *H.M.S. Atalanta* şi echipajul său format din elevi ofiţeri şi ofiţeri a stat în centrul atenţiei publice. Astfel, ziarul *„Times”* scria la 14 aprilie 1880:

„(...) Când *H.M.S. Atalanta* a părăsit Bermuda, se aflau la bord 109 t de apă şi o mare cantitate de provizii. Nava, bine echipată şi caracterizată printr-o stabilitate excepţională era comandată de un ofiţer cu o înaltă calificare profesională, neaşteptata întârziere a sosirii ei, aducând aminte de numeroasele dezastre petrecute în timpul ultimelor două luni şi cauzate de vremea foarte proastă din Atlantic (deşi în timpul operaţiunilor de salvare marea a fost liniştită – n.a.).

(...) S-a încercat să se pună în legătură (cu *H.M.S. Atalanta* – n.a.) nava răsturnată descoperită de vasul *Tamar,* dar acest lucru este o aberaţie (...). Ar fi fost imposibil pentru *H.M.S. Atalanta,* îngreunată de tancurile cu apă şi 43 tone de balast, să continue a pluti în circumstanţele descrise. Odată răsturnată s-ar fi scufundat în câteva clipe!”

Tot *„Times”* scria la 15 aprilie 1880:

„(...) Căpitanul vasului *Tamar* a trimis o telegramă (...) afirmând că, în timpul ultimei sale călătorii, nu a descoperit nicio navă răsturnată aşa cum se zvonise.

(...) În această dimineaţă (portul Portsmouth – n.a.) a fost cuprins de entuziasm la ştirea că nava dispărută a sosit nevătămată la Falmouth (...) o telegramă primită de la Falmouth (...) confirmă că un vas comercial cu numele *Atalanta* a ancorat cu certitudine azi dimineaţă acolo, dar avertiza că zvonul sosirii navei *H.M.S. Atalanta* era incorect (...)”.

„*Times*” relua cazul la 19 aprilie 1880:

„Sâmbătă s-a primit vestea că a fost descoperită o barcă de salvare, cu numele *Aialanta* scris pe pupă. Acest lucru nu a fost confirmat şi, chiar dacă era real el nu putea să aibă legătură cu vasul dispărut deoarece Marina de război nu obişnuieşte să înscrie numele navelor sale (...) pe pupa bărcilor sau în altă parte

La sfârşitul lunii aprilie apare zvonul că ar exista un supravieţuitor. Lucrurile se liniştesc însă destul de repede căci iată ce menţionează „*Times*” la 27 aprilie 1880:

„(...) Echipajul de pe *Tamar,* sosit astăzi la Portsmouth, nu ştia nimic despre agitaţia stârnită de dispariţia navei şcoală *H.M.S. Atalanta.* (...) Printre pasagerii aflaţi la bordul lui *Tamar* se găseşte un marinar pe nume John Varling (...) care, îmbolnăvindu-se, a părăsit *HM. S. Atalanta* pe data de 3 ianuarie (...). Afirmaţiile lui Varling despre performanţele navei şcoală sunt departe de a fi liniştitoare, cu toate că, bineînţeles, este greu de apreciat valoarea opiniilor sale. (...) Ruliul era de 32 grade şi Varling l-a auzit pe căpitanul Stirling (comandantul *H.M.S. Atalanta* – n.a.) remarcând că, dacă nava s-ar înclina cu un grad mai mult, se va

scufunda (...) Cu excepţia a cel mult doi oameni, ofiţerii erau în marea lor majoritate slab pregătiţi (...). Varling spune că (...) *H.M.S. Atalanta* a părăsit Barbados vineri, 9 ianuarie cu direcţia Antigua, unde unii membri ai echipajului s-au îmbolnăvit de friguri galbene, iar doi oameni, ale căror nume Varling nu şi le aminteşte, au decedat din această cauză (...). Pe 30 ianuarie nava a sosit în Bermuda, pentru a încărca apă şi provizii şi a plecat pe 31, moment din care nu s-a mai ştiut nimic despre ea".

Trebuie remarcat faptul că declaraţiile lui Varling vin în contradicţie nu numai cu toate înregistrările oficiale ale Royal Navy despre calitatea navei şi a echipajului (şi aceste înregistrări erau de uz intern, deci nu avea niciun rost ca Amiralitatea să se inducă în eroare pe ea însăşi!) dar şi cu logica. Este puţin probabil ca sutele de oameni de la bordul navei şcoală să fie „slab pregătiţi" lăsând toată treaba în seama a doi marinari „cu experienţă" dintre care unul era bineînţeles Varling!

Deşi în secolul al XIX-lea zona în care s-a pierdut *H.M.S. Atalanta* mai era ameninţată de atacurile piraţilor caraibieni, este greu de crezut că aceasta nu ar fi reuşit să facă faţă unei astfel de situaţii. Un timp a fost acreditată ideea că vasul s-a ciocnit de recife coraligene. La o analiză atentă s-a constatat însă că dispariţia sa a avut loc în larg, acolo unde fundul oceanului atingea adâncimi de 4.000 – 5.000 m. Aşa cum menţionează toate sursele, velierul dispunea de suficiente rezerve de apă şi alimente proaspete şi, fiind navă militară, nu ducea lipsă de medicamente sau medici la bord. În aceste condiţii nicio molimă nu ar fi putut să se răspândească atât de rapid încât vasul să nu poată atinge unul din ţărmurile aflate la cel mult 3 zile de navigaţie de ruta urmată.

Construite integral din lemn, vasele cu pânze erau expuse pericolului de a fi mistuite de incendii, iar explozia accidentală a muniţiei putea provoca uneori scufundarea lor. În acest caz însă, fragmentele de epavă ar fi rămas mult timp la suprafaţă sau, purtate de curenţi, ar fi eşuat pe unul din ţărmurile apropiate, fiind astfel o mărturie a celor petrecute. Dificultatea, în ceea ce priveşte nava *H.M.S. Atalanta,* este însă că, în acele săptămâni de căutări, oceanul era plin, mai ales în apropierea ţărmurilor, de resturi plutitoare. „Printre ele era posibil să se fi găsit şi unele care aparţineau *H.M.S. Atalanta,* dar nimeni nu le putea identifica (căci, spre exemplu, bărcile de salvare ale Marinei nu erau marcate)" scrie Kusche. Din nou concluzia sa este mai mult decât discutabilă, deoarece naufragiile erau atent analizate atât de „Lloydu cât şi, în cazul navelor militare engleze, de Royal Navy. Or, dacă Lawrence Kusche ar fi avut curiozitatea să întocmească

O listă cu numele navelor militare dispărute în secolul al

XIX-lea, ar fi descoperit că prea puţine naufragii sunt considerate ca petrecute în „condiţii neelucidate". Pentru ca Royal Navy să accepte înregistrarea unui astfel de incident în asemenea termeni, enigma trebuie să fi fost de nesoluţionat.

În plus, procedând printr-o curioasă metodă, Kusche ajunge la concluzia că: „Nava putea fi pierdută departe de *Triunghi,* de vreme ce doar 500 din cele 3.000 de mile ale rutei sale treceau prin el. Totuşi este numărată printre victimele *Triunghiului*". Trebuie oare să i se reamintească lui Kusche propria sa argumentaţie de la cazul navei *Bella,* unde afirma că un velier face maximum 150 – 200 de mile pe zi în

condiţii bune (deci nu pe timp de furtună ca *H.M.S. Atalanta)?!* Dacă nava şcoală engleză a plecat pe 31 ianuarie şi furtuna despre care Kusche bănuieşte că a scufundat-o a început pe 2 februarie, atunci conform propriilor sale calcule, *H.M.S. Atalanta* se mai afla încă în *Triunghi!*

Un eveniment care demonstrează că *Triunghiul Bermudelor* nu deţine monopolul asupra dispariţiilor de nave şi echipaje s-a petrecut în 1881, când goeleta americană *Ellen Austin* descoperea, în zona estică a insulelor Azore, o altă goeletă, navigând în derivă. Marinarii americani au abordat vasul străin, constatând cu surprindere că, deşi totul era în perfectă ordine, la bord nu se afla niciun membru al echipajului. Căpitanul a decis atunci să lase câţiva mateloţi pe punte şi, navigând împreună, navele s-au îndreptat spre cel mai apropiat port. Deodată, o rafală violentă le-a îndepărtat şi au trecut câteva zile până când *Ellen Austin* a descoperit din nou goeleta. Spre neplăcuta surpriză a tuturor însă, oamenii lăsaţi la bord pentru a o manevra, dispăruseră la rândul lor. După multe insistenţe, comandantul a reuşit să convingă alţi marinari să accepte transbordarea pentru a duce nava până în port. Puţin timp după aceea a izbucnit însă o nouă rafală de vânt şi atât vasul, cât şi cel de-al doilea echipaj au dispărut fără a mai fi găsite vreodată.

Întâmplarea a fost menţionată pentru prima oară de Rupert Gould în volumul său *„The Stargazer Talks”* (London, Geoffrey Bless, 1944). Gould, recunoscut până şi de

Kusche ca fiind un autor „serios, sceptic şi bine documentat” ” nu indică sursa informaţiilor sale, dar este posibil ca aceasta să fi fost ziarul „Times”, pe care Kusche recunoaşte că „nu a putut să-l verifice în întregime 4. În schimb atrage atenţia că „Lloyd” nu

posedă nicio informaţie despre incident, ceea ce era normal şi evident de vreme ce societatea nu posedă jurnalele de bord ale navelor şi nu este interesată decât de vasele înregistrate la compania ei de asigurări.

În octombrie 1902, vasul german *Freya* a fost descoperit plutind în derivă, în Oceanul Pacific, la puţin timp după plecarea sa din portul Manzanillo (Mexic). Când a fost găsit, puntea părea devastată recent de o puternică explozie. Echipajul dispăruse, dar la bord nu exista nicio urmă de sânge, incendiu sau luptă şi vasul continua să plutească, deşi era mult înclinat într-o parte. Cele 4 tunuri mici de la bord aveau dopurile de alamă la gura ţevii, ceea ce indica faptul că nu fuseseră folosite. Ultima pagină a jurnalului căpitanului nu purta decât o dată: 4 octombrie (a doua zi după plecarea din port); cuvântul care urma se întrerupea la jumătate...

Iată ce consemna registrul „Lloyd” *(Lloyd's Register. Wreck Returns 1900 – 1904. Abandoned at Sea Section. Number 446):*

„*Freya.* 626 tone greutate netă. Vas german.
Punct de plecare: Manzanillo.
Destinaţia: Punta Arenas.
Încărcătura: Balast.
Descrierea vasului: barcaz de lemn.
Circumstanţe şi loc: Lângă Mazatlati.
Data dezastrului: anterior lui 21 octombrie 1902”.

Se pare că incidentul a fost relatat pentru prima oară în revista *„Nature”* din 25 aprilie 1907. Iată ce se spune, printre altele, la pagina 610:

„(...) Cutremurele submarine sunt ceva obişnuit în această regiune; uneori ele sunt resimţite de vasele aflate pe mare (...) şi, cel puţin într-un caz, se pare că au provocat pierderea unei nave. La 3 octombrie 1902, vasul german *Freya* a plecat din Manzanillo spre Punta Arenas; nu s-a

mai aflat nimic despre căpitan sau echipaj, dar nava a fost descoperită, douăzeci de zile mai târziu, parţial deteriorată şi înclinată pe o latură. Nu s-a găsit niciun indiciu care să explice starea vasului, dar calendarul de perete din cabina căpitanului arăta că tragedia îi surprinsese pe
4 **octombrie nu mult timp de la părăsirea portului (...) Buletinele meteo menţionau că în zonă, între 3 şi 5 octombrie vântul a fost de slabă intensitate dar, pe de altă parte, la Acapulco şi Chilpanzingo, în zilele de 4 şi 5 octombrie, au fost resimţite cutremure puternice, unul dintre ele cauzând probabil deteriorarea vasului *Freya* şi ducând la abandonarea lui".**

Ipoteza menţionată de *„Nature"* este la fel de inconsistentă ca atâtea altele care au încercat să explice incidentul. Este greu de admis că, în cazul unui cutremur submarin, atunci când valuri uriaşe încep să bântuie oceanul, echipajul s-ar fi aruncat în apă sau ar fi folosit bărcile de salvare pentru a scăpa cu viaţă. Comisia de anchetă germano-mexicană a constatat că puntea părea devastată de o explozie şi nu lovită de un val, care ar fi făcut nava să se răstoarne sau ar fi scufundat-o. În ceea ce priveşte descoperirea navei *la nord* de portul de plecare, deşi plecase spre sud, Kusche „presupune" că se datorează acţiunii vântului şi curenţilor care au determinat deplasarea vasului abandonat. O simplă consultare a unei hărţi a curenţilor oceanici l-ar fi lămurit însă asupra faptului că toţi curenţii de coastă californieni sunt îndreptaţi *spre sud* deci „presupunerea" sa este greşită.

În noiembrie 1909 ziarele americane anunţă, provocând multă agitaţie în rândul cititorilor, dispariţia vasului *Spray*. Interesul atât de mare s-a datorat nu dimensiunilor navei sau numărului

victimelor (*Spray* era o iolă de aproximativ 10 m lungime şi avea la bord un singur pasager), cât renumelui pe care-l avea. Vasul, condus de proprietarul său, căpitanul Joshua Slocum, a fost primul (în istoria cunoscută a navigaţiei) care a reuşit ocolul Pământului într-o călătorie solitară ce a durat câţiva ani, terminându-se cu bine în 1898. Deci Slocum şi *Spray* erau bine cunoscuţi atât publicului cât şi marinarilor, iar tragedia care s-a petrecut după ce iola a părăsit şantierele navale nord-americane Martha's Vineyard, pe 14 noiembrie 1909, cu direc

ţi-a America de Sud, a declanşat o adevărată avalanşă de ipoteze. Unele afirmau că Slocum ar fi fost prea bătrân, iar vasul foarte şubred după atâţia ani de navigaţie, deci era normal să sufere un accident. Altele susţin că *Spray* s-ar fi ciocnit noaptea de un vas de 500 t propulsat cu zbaturi, fiind scufundat fără ca marinarii de la bordul vasului să-şi dea seama de acest lucru. S-a sugerat chiar că Slocum (nefericit în căsnicie) a decis să „dispară" pentru a-şi petrece zilele care-i mai rămăseseră de trăit, undeva, într-un loc liniştit. Din păcate, indiferent de originalitatea sau aparenta lor soliditate, niciuna din rezolvările propuse nu se sprijină pe elemente reale, aşa că misterul dispariţiei navei *Spray* continuă să rămână unul din cazurile neelucidate petrecute în *Triunghiul Bermudelor*.

2* Nave pentru eternitate

Primul deceniu al secolului al XX-lea marchează perioada de trecere la construcţia navelor cu propulsie mecanică. îmbunătăţirea continuă a maşinilor cu abur determini reducerea dimensiunilor motoarelor, simultan cu mărirea puterii dezvoltate şi scăderea consumului specific de cărbune. Utilizarea oţelului în construcţia cocilor permite creşterea

accentuată a capacităţii de transport a navelor; pe vasele de pasageri sunt introduse: iluminatul cu gaz şi ulterior cel electric, încălzirea centrală, grupurile sanitare, sistemele frigorifice pentru păstrarea alimentelor. Creşterea deplasamentului şi prezenţa la bord a unor instalaţii energetice din ce în ce mai puternice permit constructorilor să transforme treptat vapoarele în adevărate hoteluri plutitoare: cabine confortabile, punţi de promenadă, piscine, restaurante, săli de spectacole sau de sport, cabinete medicale bine dotate etc.

Odată cu apariţia turbinei cu abur, gabaritul grupului propulsor scade şi mai mult, în timp ce energia furnizată creşte considerabil. În paralel se perfecţionează şi motorul Diesel. Perspectiva folosirii combustibilului lichid, mai uşor de stocat şi având o putere calorică net superioară cărbunilor, a făcut din acest motor principalul sistem de propulsie al navelor moderne. Dieselelor li s-au adăugat turbinele cu gaze şi generatoarele electrice, dezvoltându-se astfel sistemele turbo-electrice şi Diesel-electrice, care vor sta la baza performanţelor navelor militare şi submarinelor folosite în cele două conflagraţii mondiale.

În rândul puterilor navale militare, Marea Britanie îşi întăreşte poziţia de lider. Ea este urmată de Germania, Franţa, Statele Unite ale Americii, Japonia, Austro-Ungaria şi Rusia. Superioritatea vaselor britanice se datora în primul rând propulsiei care utiliza combustibilul lichid (păcura) în locul cărbunilor. Aprovizionarea se făcea mai rapid, motoarele erau mai puternice (deci viteza şi capacitatea de transport mai mari), produceau mai puţin fum şi rezistau mai bine solicitărilor specifice luptelor navale. În privinţa navelor civile, în 1914. dintr-un total de 44.1 milioane tone brute

deplasament al flotei comerciale mondiale, vase cumulând împreună 42, 6 milioane tone (deci 96%) foloseau cărbuni, în timp ce restul, ajungând la numai 1, 3 milioane tone (3, 9%) erau dotate cu generatoare de putere ce utilizau păcura. Deplasamentul vaselor cu motoare Diesel era şi mai mic: circa 0.2 milioane tone, adică mai puţin de 0, 5% din total.

Noile cuceriri ale ştiinţei şi tehnicii se fac simţite şi în ceea ce priveşte siguranţa navigaţiei. Este generalizată dotarea vaselor cu staţii de radio-emisie-recepţie, precum şi cu echipamente complexe de salvare în caz de accidente (plute, bărci, şalupe, sisteme de semnalizare), iar după 1941, pe majoritatea navelor sunt instalate radare şi hidrolocatoare (ASDIC). Perioada marii crize economice (1929 – 1933) afectează însă grav construcţia navală. În anii de maxim recul economic, peste 68% din flota civilă mondială este dezafectată, majoritatea vaselor casate fiind cele care dispuneau de motoare cu aburi. După 1935 activitatea şantierelor navale cunoaşte un puternic reviriment, iar flotele civile şi militare ale marilor puteri se ordonează într-un nou clasament: Statele Unite ale Americii, Marea Britanie, Japonia, Franţa, Germania şi Italia.

Dacă în secolele de dominaţie ale velierelor i se încredinţa unei nave o multitudine de sarcini, odată cu dezvoltarea propulsiei mecanice se constată o tot mai accentuată specializare a mijloacelor de transport maritime. Apar astfel două categorii distincte: vasele cu destinaţie civilă şi cele exclusiv militare, grupe divizate la rândul lor în numeroase clase.

FLOTELE COMERCIALE

Cargourile înainte de primul război mondial

transportul de mărfuri era realizat de nave mici, având deplasamente de maxim 3.000 – 4.000 tdw, motoare de 500 – 1.000 CP şi viteza de maxim 8 noduri. Abia după 1936 caracteristicile şi performanţele s-au modificat substanţial, tipul cel mai perfecţionat, *Liberty* (fabricat de americani, începând cu 1942) atingând 20.000 tdw, 25 noduri, 20.000 – 30.000 CP.

Navele de pasageri (pacheboturile)

În paralel cu dezvoltarea transporturilor de mărfuri, minereuri şi cărbune, traficul de pasageri capătă o tot mai mare amploare. Creşterea tonajului şi a vitezei de deplasare se îmbină cu sporirea confortului asigurat călătorilor. Se construiesc şi sunt lansate la apă primele mari transatlantice: *Titanic, Lusitania* (ambele având însă un sfârşit tragic), *Majestic, Mauritania* şi *Leviathan,* nave cu tonaje de 25.000 – 40.000 tdw. După 1918, concurenţa acerbă dintre constructorii europeni se materializează prin câteva realizări de marcă: în 1929 Germania lansează marile pacheboturi *Bremen* (51 840 tdw) şi *Europa* 48 746 tdw). Urmează Franţa cu *Normandie* (deplasament 83 423 tdw) şi Marea Britanie cu faimoasele *Queen Mary* (81 237 tdw) şi *Queen Elizabeth I* (83 673 tdw), cea mai rapidă navă de pasageri până în 1945. Traversarea Atlanticului devine ruta comercială cea mai profitabilă. Rivalitatea dintre companiile de navigaţie se manifestă pregnant în disputa dusă pentru cucerirea „Panglicii Albastre”, trofeu instituit în 1840 şi atribuit vasului care străbătea Atlanticul în cel mai scurt timp, aceasta fiind şi confirmarea calităţii serviciilor asigurate de compania proprietară a navei câştigătoare. Începută cu *Britannia* şi *Great Estern,* supremaţia vaselor engleze este întreruptă în 1897 de *Kaiser Wilhelm der Grosse* şi în 1903 de *Deutschland*. Timp de 18 ani (1910 – 1928) trofeul este deţinut de trans

atlanticul englez *Mauritania,* urmat de *Bremen* (1929). În 1933 apare pentru prima oară Italia, cu nava *Rex,* în 1935 Franţa cu *Normandie,* iar din 1936 englezii revin cu pacheboturile *Queen Mary* şi *Queen Elizabeth.* Durata de traversare scade de la 12 zile şi 10 ore (*Britannia* – 1840) la 3 zile şi 18 ore (*Queen Elizabeth* – 1936).

FLOTELE MILITARE

Torpilorul

Acest tip de navă face parte din categoria vaselor militare uşoare. Dacă la sfârşitul secolului al XIX-lea tonajul nu depăşea 300 tdw, el va ajunge în ultima parte a primului război mondial la aproximativ 800 tdw. Viteza maximă atingea 25 noduri, iar armamentul consta din tuburi lans-torpile şi tunuri de 75 – 105 mm. În 1945 torpiloarele ajung la un deplasament de circa 1 800 tdw şi o viteză de 37 noduri, iar calibrul artileriei de bord se ridică la 127 mm.

Distrugătorul (contratorpilorul)

Distrugătorul a fost construit în vederea neutralizării torpiloarelor sau a submarinelor şi pentru escortarea navelor de transport. La începutul primului război mondial deplasamentul nu depăşea 900 tdw, dar, în perioada 1939 – 1945, el se ridică până la 3.000 tdw. Viteza sporeşte substanţial ajungând la 45 noduri şi distrugătorul devine cea mai rapidă navă de luptă. Armamentul consta din 8 – 10 tuburi lans-torpile la care se adăugau 6 – 10 tunuri de 138 mm şi tunuri AA uşoare.

Crucişătorul

Iniţial construite ca nave de recunoaştere, crucişătoarele uşoare aveau la începutul secolului al XX-lea un tonaj de maxim 6.500 tdw, viteza de 15 – 20 noduri, şi un armament constituit din tunuri de 100 – 150 mm şi tuburi

lans-torpile. La începutul primului război mondial, crucişătorul de bătălie atingea însă 15.000 tdw şi, cu toate restricţiile impuse de Conferinţa internaţională de la Washington (1922) privind limitarea deplasamentului la

10 **.000 tdw, navele din această clasă vor ajunge, în anii 1940 – 1945 la 30.000 – 35.000 tdw, viteză de 35 noduri şi**

1 **200 oameni echipaj. Armamentul era constituit din tunuri grele, de 150 – 300 mm, tuburi lans-torpile şi baterii de tunuri AA. Unele crucişătoare dispuneau de capacitatea de a îmbarca hidroavioane. În funcţie de tonaj, grosimea blindajului şi categoriile de armament aflate la bord, crucişătoarele se clasificau în: uşoare, grele şi de bătălie, categorii aparte fiind crucişătoarele antiaeriene şi cele torpiloare.**

Cuirasatul

Navă de linie, cuirasatul reflectă cel mai bine disputa dintre blindaj şi artilerie. Creşterea continuă a puterii de penetraţie a obuzelor a determinat sporirea corespunzătoare a grosimii cuirasei. Consecinţa firească a fost mărirea substanţială a greutăţii navei, ceea ce a determinat scăderea vitezei şi a manevrabilităţii. Pentru a evita această situaţie, la început blindajul acoperea vasul numai până la linia de plutire. Inconvenientele au ieşit la iveală în timpul războiului ruso-japonez, când orice torpilă, obuz sau mină care lovea sub linia de plutire ducea inevitabil la scufundarea navei. În anul 1906 însă, Marea Britanie construieşte cuirasatul *Dreadnought* care va da numele unei noi clase de nave de linie, cu un deplasament ce depăşeşte 20.000 tdw. În timpul celui de-al doilea război, mondial cuirasatele se caracterizează prin suprastructuri de mari dimensiuni, blindaj gros până la 400 mm, deplasament ce atingea 50.000 tdw, viteză de 33

noduri şi echipaje numărând 2000 – 2.500 oameni. Puterea de foc era asigurată de 16 tunuri antiaeriene de 88 – 127 mm, 12 – 24 tunuri AA de 20 – 40 mm şi 12 – 20 tunuri navale de 150 – 380 mm.

Mult mai reduse ca dimensiuni (3.500 – 9.000 tdw), cuirasatele de pază a coastei (monitoarele) dispuneau de blindaj greu (460 mm) şi tunuri la 150 – 300 mm. Viteza mă

42

ximă nu depăşea 20 noduri, iar echipajul număra până la 300 oameni.

Supercuirasatul

Formând o categorie distinctă, aceste nave, derivate din cuirasate, se caracterizează printr-o foarte mare putere de foc (până la 120 tunuri care ajungeau la un calibru de 460 mm), un blindaj de 600 mm, a cărui grosime nu a mai fost atinsă de niciun alt tip de navă, precum şi echipaje de 2 400 – 3.000 oameni. Reprezentative pentru această clasă sunt celebrele: *Tirpitz* (43.000 tdw), *Yamato*

(66.000 tdw – având cele mai mari tunuri instalate pe o navă: 460 mm) şi *USS Missouri* (45.000 tdw).

Portavionul

Utilizarea aviaţiei în operaţiunile militare a determinat schimbări majore în gândirea tactică şi strategică a începutului de secol. Eficienţa acestui nou mijloc de luptă a atras după sine şi încercarea de a-l folosi dincolo de limitele sigure ale ţărmurilor, iar cooperarea dintre aviaţie şi navele militare a avut ca rezultat apariţia unei categorii distincte de vase. Caracteristica lor de bază o constituie faptul că transportă la bord un anumit număr de aparate de zbor cărora le pot asigura decolarea, aterizarea şi logistica necesare luptei aeriene. Portavionul dispune pe punte de 1 – 2 piste pentru aterizări şi decolări, hangare, ateliere de întreţinere şi reparaţii,

depozite de muniţii şi carburanţi (toate amplasate sub punte) sisteme pentru radionavigaţia aeriană, baterii de tunuri AA şi blindaj pentru asigurarea protecţiei pasive. Primul portavion a fost lansat la apă în 1919 la Davenport (Marea Britanie). Această navă *(HMS Hermes)* intrată în serviciu în 1323, avea un deplasament de 10 850 tdw, lungimea de 182 m, lăţimea de 21 m, putea lua la bord 20 de avioane şi atingea viteza de 25 noduri. Dar prima decolare de pe o platformă amenajată pe un vas a fost efectuată încă din 1910 (pilotul Elly pe crucişătorul american *Birmingham*), iar în

1914,**nava de pasageri britanică *Companiay* transformată în crucişător auxiliar, a fost modificată astfel încât să poată ambarca 12 avioane.**

43

Prima conflagraţie mondială şi, ulterior bătăliile aeronavale din Pacific (1941 – 1945), impun creşterea numărului de avioane luate la bord, precum şi a razei de acţiune, manevrabilităţii şi vitezei portavioanelor. În consecinţă, deplasamentul şi forţa de lovire a acestor nave se amplifică simţitor, depăşind din aceste puncte de vedere cuirasatele. Diversificarea misiunilor încredinţate, duce la apariţia celor 4 tipuri caracteristice perioadei 1939 – 1945: portavioane grele (*USS Midway* – S.U.A., 45.000 tdw; *Shinono* – Japonia, 62.000 tdw, având la bord 60 – 80 avioane), portavioanele de atac (*HMS Essex* – Marea Britanie, 33.000 tdw, 40 de avioane la bord), portavioanele de escortă uşoare (*USS Enterprise* – S.U.A., 18.000 tdw; *Sōryū* – Japonia, 16.000 tdw, 20 – 30 de avioane la bord) şi portavioanele auxiliare (7.000 – 12.000 tdw) folosite în timpul protecţiei convoaielor aliate care traversau Atlanticul.

Submarinul

Primele relatări despre existenţa unor „maşini de scufundat" datează din antichitate. Încercările s-

au succedat odată cu secolele, dar succese cu adevărat notabile nu au fost obţinute decât după 1800 (Fulton). Până la apariţia maşinii cu aburi, modelele construite erau propulsate cu ajutorul forţei musculare a membrilor echipajului. Pentru asigurarea stabilităţii în imersiune şi a flotabilităţii negative au fost testate numeroase soluţii (balast cu apă, modificarea volumului submarinului etc.), ale căror realizări constructive, deşi nu duceau lipsă de inventivitate, s-au soldat, în marea lor majoritate, cu eşecuri.

Lansat la apă în 1899 şi având un motor cu aburi, Nar*val* (Franţa) este unul dintre primele submarine cu cocă dublă, structură care a fost ulterior adoptată la toate aceste tipuri de nave. Apariţia propulsiei Diesel, cu avantajele pe care aceasta le oferea, are drept urmare construirea de către Marea Britanie, între 1890 şi 1904, a 5 submarine de 120 tdw (tip *Holland I*), ale căror motoare dezvoltau o putere de 160 CP.

Înţelegând mai repede decât alte puteri maritime importanţa militară a acestei noi categorii de nave, Germania

44

construieşte în timpul primului război mondial cea mai numeroasă flotă de submersibile (în limba germană, Untersee Boot sau, pe scurt, U-BOOT). Ele erau, din toate punctele de vedere, cele mai reuşite realizări tehnice din domeniu, iar deplasamentul maxim atingea 850 tdw. Puterea de foc era concretizată prin tunuri de 105 – 150 mm şi 6 – 10 tuburi lanstorpile. La sfârşitul conflagraţiei, din cele 343 submarine germane au supravieţuit numai 158, dar pierderile flotelor comerciale aliate se cifrau la 11 135.000 tdw deplasament al navelor scufundate (4 837). U-BOOT-urile aveau o rază de acţiune neegalată de submarinele aliate, viteza lor la

suprafaţă atingea 16 noduri, iar în imersiune (unde propulsia era asigurată de motoare electrice) 9 noduri.

Pierderile masive pe care le-au cauzat submarinele, atât navelor militare, cât mai ales celor civile, au determinat marile puteri ca, după primul război mondial, să acorde o atenţie deosebită acestui tip de armă. În consecinţă, dimensiunile cresc iar performanţele se ameliorează considerabil. Britanicii îl construiesc pe X-l (110 m lungime.
9 metri lăţime, deplasament 2.500 tdw la suprafaţă şi
3 600 tdw în imersiune, puterea motoarelor: 7.000 CP, viteza la suprafaţă: 19, 5 noduri, timp maxim de imersiune 60 ore, 2 tunuri şi 6 tuburi lanstorpile). Francezii lansează, în 1934, submarinul crucişător *Surcouf* (3 256 tdw la suprafaţă, 4 304 tdw în imersiune. motoare Diesel de
7 600 CP, motoare electrice de 3 400 CP, viteză sub apă de
10 noduri). În timpul celui de-al doilea război mondial japonezii lansează tipul *I 58* (3.000 – 3.500 tdw), iar americanii tipul *USS Nautilus* (3 600 – 4.000 tdw). Dar progresele tehnologice şi experienţa perioadei 1914 – 1918 permit germanilor să-şi menţină superioritatea în domeniul submarinelor oceanice, lansând mai mult de 700 unităţi în timpul celei de-a doua conflagraţii. Noile U-SOOT-uri atingeau 1.000 – 1 800 tdw, numărul tuburilor lanstorpile ajungând la 10. Puterea de foc era de 2 – 4 tunuri, iar viteza în imersiune se cifra la 8 – 10 noduri. Germanii montează şi o instalaţie care permitea alimentarea cu aer în timp ce nava se afla în imersiune: „Schnorkel”. Rezultatul final al tuturor acestor perfecţionări a fost acela că, în

perioada 1939 – 1945 aliaţii au pierdut 4 786 de

nave, al căror tonaj depăşea 20.000.000 tdw.

Mari bătălii navale

Principala confruntare maritimă din cursul primului război mondial a fost bătălia de la Skaggerrak, Marea Nordului (31 mai – 1 iunie 1916) dintre flota britanică (28 cuirasate, 9 crucişătoare ele bătălie, 33 de crucişătoare şi 81 torpiloare cu un total de 344 tunuri având calibre de 305 – 380 mm şi echipaje cu un efectiv de 60.000 oameni) şi flota germană (22 cuirasate, 5 crucişătoare de bătălie.

11 crucişătoare uşoare, 60 distrugătoare, cu un total de 244 tunuri având calibre de 280 – 305 mm şi echipaje cu un efectiv de 45.000 de oameni). Considerată ca cea mai mare confruntare din istorie a cuirasatelor, lupta s-a terminat indecis. Britanicii au pierdut 14 vase, cu un deplasament total de 115 025 tdw şi 6 784 oameni, iar germanii

11 nave, cu tonajul de 61 180 tdw şi 3 039 oameni. Aparent, flota germană s-a dovedit superioară, însă avarierea tuturor navelor din componenţa ei, supuse tirului deosebit de violent al artileriei britanice, a avut un neaşteptat şi persistent efect psihologic descurajator. În consecinţă, până la sfârşitul războiului, flota germană a adoptat o atitudine defensivă, astfel încât „bătălia cuirasatelor” a devenit, în timp, o victorie britanică.

Primul război mondial a cunoscut şi alte ciocniri navale, dar urmările lor asupra evoluţiei luptelor terestre sau a situaţiei militare generale au fost de mică importanţă: 28 august 1914, Helgoland (Marea Nordului) – victorie britanică asupra Hotei germane; 8 decembrie 1914, Falkland (Oceanul Atlantic) – victorie britanică asupra unei escadre germane; 24 ianuarie 1915, Dogger Bank (Oceanul Atlantic) o nouă victorie britanică împotriva flotei germane; 29 decembrie 1915, în Marea Adriatică, flota austro-ungară este definitiv zdrobită de flota anglo-franco-ita

liană. Victoriile britanice, aproape neîntrerupte, se datorau atât generalizării utilizării artileriei grele plasate în turele rotative, cât şi dotării navelor din Royal Navy (încă din 1906) cu motoare ce foloseau păcura în locul cărbunilor.

În 1939 izbucneşte cel de-al doilea război mondial. Prin calităţile tehnice şi strategia de luptă aplicată, submarinele germane au reuşit să provoace pierderi masive convoaielor destinate să aprovizioneze, cu material de război, Marea Britanie, Malta şi U.R.S.S. La suprafaţă însă, flota Marii Britanii îşi păstrează supremaţia. Astfel, la 28 martie 1941, în dreptul Capului Matapan (Mediterana Orientală), flota italiană suferă o înfrângere atât de importantă din partea Royal Navy, încât din acel moment ea nu mai constituie un pericol în evoluţia ulterioară a ostilităţilor. Nu după mult timp însă, în bătălia aeronavală din 24 – 27 mai 1941, cuirasatul *HMS Hood* (42.000 tdw), mândria marinei britanice, este scufundat de cuirasatul german *Bismark,* la rându-i distrus ulterior de atacul conjugat al flotei şi aviaţiei engleze. În ansamblu, Royal Navy şi-a demonstrat superioritatea faţă de Kriegsmarine, scufundând toate navele moderne germane: *Admiral Graf von Spee, Scharnhorst, Hipper* şi faimosul supercuirasat *Tirpitz.*

Analiza luptelor navale din timpul celui de-al doilea război mondial evidenţiază rolul determinant al aviaţiei în victoriile engleze (în Atlantic), japoneze şi ulterior americane (în Pacific). Debutul conflictului în Oceanul Pacific a fost neaşteptat şi cu efecte dezastruoase pentru aliaţi. Atacată prin surprindere la Pearl Harbour (7 decembrie 1941) de 353 avioane japoneze, flota Statelor Unite pierde, în numai 2 ore, 18 nave distruse sau grav avariate (din care 8 cuirasate, 4 crucişătoare şi 3 distrugătoare). 188 de

avioane americane sunt distrase şi 158 avariate. Pierderile japoneze se cifrează la 29 avioane, 1 submarin mare şi
5 minisubmarine. În timpul ciocnirii, americanii au înregistrat 2 403 morţi, iar japonezii 144. La 10 decembrie 1941, aviaţia niponă scufundă supercuirasatul britanic *HMS Prince of Walles* şi crucişătorul greu *HMS Repulse*, pierzând numai 5 avioane torpiloare. Victoriile „Flotei combinate” aeronavale japoneze au culminat cu bătălia din Marea Jawei (27 februarie-l martie 1942), soldată cu

47

0 zdrobitoare înfrângere pentru flota americano-olandezoengleză.

Dar, cu timpul, pierderile nipone în piloţi de elită şi capacitatea superioară a industriei americane au început să-şi spună cuvântul: în bătălia din Marea Coralilor (4
8 mai 1942), flota japoneză nu a mai reuşit să-şi apropie victoria în confruntarea cu portavioanele US Navy, deşi avioanele şi piloţii americani erau inferiori celor niponi. Lupta s-a terminat indecis. Japonezii au pierdut 1 portavion, 80 de avioane şi au înregistrat avarii la 1 portavion şi 1 crucişător uşor, iar americanii au pierdut 1 portavion.
1 distrugător, 1 tanc petrolier, şi 81 de avioane. Bătălia din Marea Coralilor a intrat în istoria luptelor maritime ca prima ciocnire în care forţa principală de lovire a constituit-o aviaţia de pe portavioane, luptele fiind purtate mult în afara razei de acţiune a torpilelor sau artileriei grele navale. Acest episod al războiului din Pacific nu a fost decât preludiul faimoasei înfruntări din largul insulei Midway (4 – 6 iunie 1942), care avea să marcheze un moment decisiv în evoluţia războiului: declinul Japoniei. În pofida uriaşelor forţe aeronavale nipone participante la bătălie (190 vase dintre care: 8

portavioane, 11 cuirasate, 22 crucişătoare şi 65 distrugătoare, dispunând de 700 de avioane şi 1.000.000 oameni sub conducerea celebrului amiral Yamamoto), americanii, dispunând de numai 25 de nave (3 portavioane, 8 crucişătoare şi 14 distrugătoare, sprijinite de 243 avioane ambarcate şi 140 avioane cu baza la Midway) au reuşit să scufunde unităţile care formau nucleul de bază al flotei de portavioane japoneze (*Akagi, Kaga, Hiryū, Sōryū*). Acestora li s-a mai adăugat distrugerea crucişătorului greu *Mikuma* şi a unui alt distrugător, precum şi importanta pierdere a 272 avioane şi
1.000 de piloţi de elită. În timpul luptei US Navy a pierdut portavionul *USS Yorktown,* 1 distrugător şi aproape 150 de avioane. Victoria s-a datorat în mare parte eroismului dovedit de piloţii americani care, deşi zburau pe avioane inferioare aparatelor japoneze *Mitsubishi Zero,* au reuşit să scufunde portavioanele nipone.

Doi ani mai târziu americanii înregistrează o nouă victorie. Lupta s-a desfăşurat în golful Leyte (arhipelagul filipinez), între 22 – 25 octombrie 1944 şi a opus o flotă ja

poneză compusă din 90 de nave (din care 4 portavioane.
9 cuirasate mari, 19 crucişătoare şi 33 distrugătoare) sprijinite de 500 de avioane, flotei americane formată din 190 de vase (32 portavioane – majoritatea foste cargouri cărora li se montaseră punţi de zbor – 12 cuirasate medii, 25 crucişătoare şi aproape 100 distrugătoare vechi), dar, dispunând de aproape 1.000 de avioane ambarcate, superioare calitativ celor inamice. În această bătălie este scufundată cea mai mare navă din lume la acea epocă, supercuirasatul *Musahsi* (66.000 tdw, 12 tunuri de 460 mm), după ce fusese lovit de 25 de torpile şi

bombe grele lansate de piloţii americani. Această pierdere anunţa, parcă, sfârşitul flotei japoneze, definitiv neutralizată în urma bătăliei de la Okinawa (6 – 7 aprilie 1945). Era victoria unor nave şi avioane de luptă superioare calitativ şi cantitativ oricăror realizări ale industriei nipone.

Izbucnirea celor două războaie mondiale şi criza economică din anii ’30 au fost evenimente predominante ce au reţinut atenţia opiniei publice în primele cinci decenii ale secolului nostru. Dispariţia unei nave, cu tot echipajul aflat la bord, era o ştire obişnuită în cotidianul plin de veşti neplăcute, încărcat de nori negri şi de perspective dintre cele mai pesimiste. Câteva rude care, îndoliate, pretindeau despăgubiri de pe urma pierderii unui număr de mateloţi anonimi, câţiva agenţi ai companiilor de asigurări încercând să facă lumină în afaceri încâlcite ce implicau armatori, marinari, financiari şi autorităţi, deopotrivă mici sau mari fabricanţi falimentari, toate acestea nu erau decât mărunte incidente, demne să apară doar înghesuite într-un colţ al uneia din paginile finale din ziarele vremii. Iată de ce perioada 1914 – 1945 este destul de săracă în relatări privind pierderea de nave maritime, iar prezentarea detaliată a unor astfel de evenimente şi a anchetelor pe care le-au declanşat lipseşte de cele mai multe ori. În acest context apar cu atât mai semnificative acele cazuri care au atras totuşi atenţia opiniei publice şi a oficialită

ţilor, preocupate permanent de numeroase şi mult mai grave probleme.

La 4 martie 1918, vasul american *USS Cyclops* a părăsit Barbados cu destinaţia Norfolk (Virginia – S.U.A.) Cu un deplasament de 19.000 tdw şi o lungime de 162 m, acest vapor urma să fie modificat în portavion, navă extrem de necesară pentru US

Navy în oceanele Pacific şi Atlantic. Având o încărcătură de minereu de mangan şi un echipaj de 309 oameni la bord, pierderea sa a fost pusă, în primul moment, pe seama atacului efectuat de un submarin german. Această ipoteză a căzut ulterior când s-a constatat că niciun raport al Kriegsmarinei nu menţiona capturarea sau scufundarea navei americane. Intriga în mod special un fapt: după ce a părăsit insula Barbados, *USS Cyclops*, în loc să se îndrepte spre nord, şi-a schimbat pe neaşteptate cursul, orientându-l spre sud. Apoi, „la fel de inexplicabil ca şi manevra făcută cu puţin timp înainte şi fără a emite nici măcar un S.O.S., vasul a dispărut, deşi înregistrările meteorologice consemnau absenţa oricărei furtuni în martie 1918” (US Bureau of Ships şi US Weather Bureau). Ofiţerul american de origine germană care comanda nava avea o atitudine deosebit de dură faţă de membrii echipajului şi unii anchetatori ai cazului au fost tentaţi să pună dispariţia vasului pe seama unui act de trădare comis de comandant, ce ar fi predat nava marinei germane. Sfârşitul războiului a permis însă cercetarea arhivelor germane care, după cum s-a constatat, nu conţineau nimic referitor la soarta vasului american, dispărut fără urmă în *Triunghiul Bermudelor*. Finalul raportului US Navy în legătură cu pierderea lui *USS Cyclops* consemna: „... Din momentul părăsirii portului Barbados (4 martie 1918) nu s-a mai aflat nimic despre navă. Această dispariţie reprezintă unul dintre misterele cele mai deconcertante din analele Marinei. Toate tentativele făcute în vederea reperării au fost zadarnice (...). Au fost emise numeroase ipoteze, dar, la o analiză atentă, niciuna nu s-a dovedit satisfăcătoare... /4.

„Volatilizarea” vasului, fără ca acesta să fi lansat niciun S.O.S., este cu atât mai ciudată cu cât *USS Cyclops* a fost prima navă de mari dimensiuni echipată cu instalaţie de radioemisie-recepţie,

pierdută în *Triunghi*, fără a lăsa
50

nici cea mai mică urmă. Iată ce scria, în legătură cu incidentul, cotidianul *„Virginian-Pilot”* în numărul său din 15 aprilie 1918:

„(...) Departamentul Marinei a anunţat astăzi că ea (nava *USS Cyclops* – n.a.) a fost văzută pentru ultima oară pe 4 martie (...).

Nu există niciun motiv întemeiat care să explice naufragiul navei *USS Cyclops* deoarece nu s-a primit nicio comunicare radio de la ea şi nici nu a fost descoperită vreo urmă de când a părăsit portul din Indiile de Vest. În zona pe care trebuia să o străbată vasul, vremea nu a fost deloc defavorabilă (...). Deşi un raider (navă corsar de suprafaţă aparţinând germanilor – n.a.) sau un submarin ar putea fi responsabile de pierdere, nu există niciun raport care să indice prezenţa lor în regiune. (...)

Se ştie (din surse US Navy – n.a.) că unul din cele două motoare ale navei *USS Cyclops* se defectase şi, în consecinţă, aceasta a trebuit să-şi continue drumul cu un singur motor în funcţiune. Dar, chiar dacă motoarele principale ar fi fost în întregime scoase din funcţiune, vasul ar fi trebuit să fie capabil să-şi utilizeze staţia radio (...) „în 1920 a fost emisă ipoteza potrivit căreia nava s-ar fi răsturnat. Cu acel prilej s-a afirmat, că, deoarece capacele tancurilor vasului au fost prost prinse sau pur şi simplu lăsate deschise, apa a năvălit în interior provocând naufragiul. Ceea ce nu explică autorul acestei teorii este atât rapiditatea extraordinară a tragediei, cât şi faptul că pentru a se produce era absolut necesară o mare furtunoasă (or, articolul din *„Virginian-Pilot”*, menţiona un timp favorabil navigaţiei).

În 1969, Conrad A. Nerviz, un marinar care fusese ambarcat pe *USS Cyclops* înainte de călătoria fatală, sugerează că acesta s-ar fi rupt în două.

Accidentul ar fi avut la origine întreţinerea defectuoasă a navei, supraîncărcarea ei şi greşita distribuţie a minereului. Într-adevăr, într-o astfel de situaţie limită nu ar fi fost posibil ca radiotelegrafiştii să mai transmită vreun S.O.S. Dar premisele lui C.A. Nerviz au fost infirmate de alte mărturii. Astfel, a fost stabilit cu certitudine faptul că încărcarea s-a făcut sub directa supraveghere a căpitanului vasului, George W.

51

Worley şi a şefului de echipă Manuel Pereira de la „Brazilian Coaling Company”, om cu o bogată experienţă în acest gen de operaţiuni. Pereira a adăugat chiar că nava ar mai fi putut primi încă 2000 t de minereu fără a fi pusă în pericol structura, iar încărcătura era foarte bine distribuită în tancuri.

Interesul stârnit de această enigmă reînvie periodic şi, din când în când, informaţii noi ies la iveală fără a o clarifica însă. Una dintre cele mai importante este cea care provine din timpul căutărilor submarinului *USS Scorpion* în 1968. Însărcinat cu cercetarea submarină, scafandrul Dean Hawes a identificat la un moment dat structura unui vas scufundat la 54 m sub apă şi situat la 70 mile est de Norfolk. Din nefericire, tocmai când se pregătea să o cerceteze mai atent, a trebuit să iasă la suprafaţă. Mai târziu, văzând o fotografie a lui *USS Cyclops,* Hawes a afirmat fără să ezite că epava descoperită de el era identică. Anumite elemente (viteza redusă de deplasare datorată defecţiunii unui motor, curenţii etc.) au făcut să se creadă că *TJSS Cyclops* s-ar fi putut afla în acel loc. Mijloacele adecvate de căutare se aflau însă numai la dispoziţia US Navy şi aceasta era angajată în atingerea unui obiectiv mult mai important (găsirea submarinului *USS Scorpion*) aşa că, momentan, investigaţiile nu au fost reluate.

Dar, în iulie 1974, în timpul unor exerciţii de explorare submarină s-a raportat descoperirea unei epave acolo unde afirmase Hawes că ar trebui să fie, după părerea sa, *USS Cyclops.* Poziţia a fost marcată cu precizie şi, la începutul lui august, Hawes a putut să o investigheze cu ajutorul unui submersibil automat înzestrat cu o cameră TV, constatând că, în mod sigur, epava *nu* era cea a navei *USS Cyclops,* dar – susţine el – nici a vasului pe care îl descoperise în 1968. Kusche afirmă însă că informaţiile din ziare (martie 1918) şi rapoartele Biroului Meteorologic al S.U.A. (US Weather Bureau) privind starea vremii, erau eronate. Cercetând arhivele din Asheville (Carolina de Nord – S.U.A.) ale National Climatic Center el a „stabilit” că, „pe ruta presupusă a fi fost urmată de *USS Cyclops,* la data de 10 martie 1918, a avut loc o puternică furtună „care a avariat o altă navă, *SS Amolco,* abătându-se apoi asupra New York-ului. Printr-o serie de ipoteze, nesuşti

nu te însă de niciun element faptic, Kusche a ajuns la concluzia că *USS Cyclops* (navigând cu o viteză de 10 noduri din cauza motorului defect şi purtat de Curentul Ecuatorial de Nord, apoi de Golfstream) era „în mod sigur în apropiere de Norfolk la 10 martie 1918, intrând în „dinţii” furtunii. „Stabilind” că epava navei este cea observată de Hawes în 1968, Kusche aştepta (în 1975) să fie redescoperită de scafandrii US Navy (care făceau exerciţii în zonă) pentru ca el să poată dovedi că a avut dreptate. Speranţele sale nu s-au îndeplinit nici până astăzi, dar nu acest lucru este important. Se pare că Lawrence Kusche, încântat de ipostaza de a fi „primul om care dă o explicaţie rezistentă despre soarta lui *USS Cyclops*nu a văzut carenţele evidente ale ipotezei pe care a formulat-o: 1) Scenariul imaginat de el pentru parcurgerea

traseului de către vasul american este mai curând planul unei operaţiuni militare de mare precizie, cronometrată la secundă, decât realitatea drumului unei nave parţial defecte şi care nu avea niciun motiv să se încadreze în orarul de mare fineţe alcătuit de Kusche; 2) Admiţând că Hawes a descoperit în 1968 o altă epavă decât în 1974, ea nu putea fi în niciun caz *USS Cyclops* pentru că era *întreagă,* or, însuşi Kusche afirmă că nava a fost *ruptă în bucăţi* din cauza furtunii. În consecinţă, dispariţia lui *USS Cyclops* rămâne în continuare nerezolvată, în pofida aserţiunilor lipsite de modestie ale celui care a „rezolvat misterul” *Triunghiului Bermudelor* (după propria sa opinie). Incidentul *USS Cyclops* a avut însă influenţe însemnate asupra unei decizii majore luate de Statele Unite la terminarea războiului. El a fost citat ca argument în timpul dezbaterilor preliminare din Congres pentru constituirea unor rezerve strategice de minereuri, astfel încât S.U.A. să nu mai depindă, în caz de conflict armat, de aprovizionarea din surse străine.

Printre evenimentele care au dat mult de furcă cercetătorilor, păstrând şi astăzi intact cortegiul întrebărilor rămase fără răspuns, se remarcă cele soldate cu dispariţia echipajelor unor nave descoperite ulterior în derivă. Astfel, niciodată nu s-a putut afla ce s-a întâmplat cu marinarii de la bordul vasului *Carroll A. Decring,* găsit eşuat la 31 ianuarie 1921 pe coasta statului Carolina de Nord (S.U.A.)

la Diamond Shoals. Ancheta a stabilit că nava fusese părăsită chiar în momentul cinei, dar nu a putut oferi nicio explicaţie privind cauza abandonului sau clarifica soarta echipajului. Au fost vehiculate mai multe versiuni privind circumstanţele incidentului, dar prima sa menţionare este prezentă în paginile ziarului „*Virginian Pilot*”, din 1 februarie

1921. Iată ce scria, 4 zile mai târziu, acelaşi jurnal:

„Ieri noapte s-a stabilit cu certitudine că schoonerul găsit abandonat cu toate pânzele întinse este *Carroll A. Decring* (...) Inspectarea schoonerului a stabilit că nu mai putea fi salvat. îmbinările carenei erau desfăcute de impactul constant cu valurile, iar structura de rezistenţă era slăbită de efectul distrugător al apei, fără speranţa de a mai putea fi reparată (...). Când, în septembrie 1920, şi-a început călătoria spre America de Sud, nava se afla sub comanda căpitanului Merritt, unul dintre proprietari (celălalt fiind G.G. Decring, după fiul căruia a fost botezat vasul). Câteva zile mai târziu căpitanul Merritt s-a îmbolnăvit şi nava a fost nevoită să revină în port (...).

Căpitanul Wormwell (în vârstă de 66 de ani), veteran al mării, pensionat cu 3 ani în urmă, a fost trimis să preia comanda vasului. Călătoria spre sud s-a efectuat cu succes, dar la întoarcere, în apropiere de Diamond Shoals, s-a petrecut, fără îndoială, ceva neobişnuit. Cum de s-a întâmplat ca nava să fie abandonată cu toate pânzele întinse şi fără niciun fel de deteriorare, continuă să rămână o enigmă. Nu se ştie nimic despre căpitanul Wormwell sau vreun membru al echipajului său.

A fost sugerată o revoltă la bord dată fiind starea vasului, dar ideea a fost respinsă în unanimitate (de comisie – n.a.) chiar şi ca ipoteză. Plaja în apropierea căreia a fost abandonată nava este cunoscută de multă vreme sub numele de «cimitirul marinarilor» şi s-a sugerat că, ajungând în acest punct în momentul când a izbucnit o puternică vijelie, echipajul, supraestimând primejdia a intrat în panică, încercând să ajungă la ţărm în bărcile de salvare. Se presupune că bărcile au fost fie scufundate de furtuna care s-a abătut asupra regiunii, fie culese de o altă navă (...)”.

În ceea ce priveşte condiţiile meteo, iată ce scrie *„New York Times”* în numărul său din 24 iunie 1921:

„Înregistrările (...) arată că o furtună, însoţită de vânturi ce depăşeau 90 mile/oră, a bântuit Atlanticul de Nord în jurul datei de 6 februarie, acoperind peste 1.000 mile de ocean. Furtuna a continuat 3 zile. Pe 15 februarie a izbucnit pe neaşteptate o nouă furtună din mijlocul oceanului şi a durat 72 de ore.

Dispariţia întregului echipaj de pe schoonerul *Carroll A. Decring* (...) poate fi explicată prin ipoteza că marinarii au părăsit vasul în bărcile de salvare, înecându-se ulterior (...)”.

Cu toată agitaţia stârnită de incident şi eforturile făcute pentru elucidarea lui, niciuna din soluţiile propuse până în prezent nu pare a fi cea corectă. Afirmaţia că pe timp de furtună echipajul ar fi părăsit vasul pentru a se salva în bărcile mult mai expuse stihiilor mării apare ca puerilă. Ea este infirmată şi de faptul că majoritatea bagajelor personale şi îmbrăcămintea lipseau, împreună cu un geamantan mare care aparţinea căpitanului. Într-o situaţie limită este puţin probabil că cineva s-ar fi gândit să ia cu sine lucruri atât de incomode la manevrat şi oarecum inutile. Dar mai mult decât orice presupunere se ridică împotriva acestei ipoteze însăşi observaţiile Biroului Meteorologic (Weather Bureau) care afirma că furtuna începuse pe *6 februarie,* terminându-se pe *9 februarie.* Or, este dificil de explicat ce i-a putut determina pe cei 12 oameni din echipaj (inclusiv căpitanul) să abandoneze nava pe *30 ianuarie,* cu o săptămână înainte de începerea uraganului! Când a fost găsit vasul, la bord se mai aflau 2 pisici şi... mâncarea marinarilor pe maşina de gătit. O hartă de navigaţie care aparţinuse căpitanului Wormwell fusese

completată de aceasta până la un punct, apoi scrisul se schimbase fiind în mod cert al altei persoane. Nimeni nu a putut soluţiona până în prezent misterul dispariţiei echipajului de pe *Carroll A. Decring*; cât despre navă în sine, ea a fost dinamitată câteva săptămâni după eşuare, dar oceanul i-a înghiţit rămăşiţele abia în 1955, când şi prova (eşuată pe insula Ocracoke) a fost scufundată de uraganul Ione.

55

În noiembrie 1925 cargoul american *Cotopaxi* de
2351 tdw a plecat de la Charleston (South Carolina – S.U.A.) spre Havana (Cuba). Având o încărcătură de aproape 1.000 tone de cărbune, a părăsit la 29 noiembrie portul american, iar la 1 decembrie a comunicat prin radio, portului Jacksonviile (Florida – S.U.A.), că preia puţină apă în cală, dar pompele fac faţă situaţiei. Nu a transmis mesaje de alarmă şi de la 1 decembrie nu s-a mai auzit nimic despre el, după cum consemnează registrele „Lloyd”.

Ziarul *„New York Times”* din 2 decembrie 1925 scria: „Jacksonville, Fia. Dec. 1 (AP). În timp ce coasta de vest a Floridei era încă bântuită de vijelia care începuse cu o noapte înainte, pe coasta de est avertismentele de furtună pentru traficul maritim fuseseră ridicate şi reparaţiile începuseră deja (…).

Furtuna a paralizat temporar transportul naval în regiunea tropicelor, dar numai o singură navă a lansat un mesaj cerând ajutor. Este vorba de *Red Bird,* navă a companiei Munson, care se îndrepta spre Havana când a fost avariată de valurile înalte şi a aruncat ancora, aşteptând o ocazie pentru a intra în portul Miami. (…)

Furtuna a fost descrisă de observatorii Biroului Meteorologic drept «fenomenală»”.

Kusche trage concluzia că nava *Cotopaxi* a fost înghiţită de furtuna care avariase şi nava *Red Bird* şi

consideră cazul rezolvat. Dacă s-ar fi uitat mai atent pe hartă însă, ar fi observat desigur că *Red Bird* se afla pe 1 decembrie în apropierea portului Miami, situat la extremitatea sudică a peninsulei Florida, pe când *Cotopaxi* era lângă Jacksonville, extremitatea nordică, deci la câteva sute de mile distanţă. În acelaşi timp, dacă ar fi citit mai atent articolul din *„New York Times”* (pe care îl foloseşte el însuşi ca „argument forte” pentru „rezolvarea” cazului în volumul său) şi-ar fi dat seama că ziarul american menţiona clar faptul că pe 1 decembrie furtuna *se terminase* pe coasta de est, deplasându-se spre vest, iar *Cotopaxi* luase legătura cu Jacksonville la 1 decembrie, deci *după sfârşitul uraganului,* raportând defecţiuni minore. Reiese evident, din chiar sursele citate de Kusche, că nava ame

ricană *nu se scufundase* în furtuna de pe 30 noiembrie, dispărând fără urmă *după aceea*.

Atitudinea şi afirmaţiile lui Kusche sunt cu atât mai curioase cu cât, principala critică adusă de el celorlalţi autori, care susţin enigma *Triunghiului Bermudelor,* se bazează tocmai pe sesizarea folosirii unor informaţii incomplete sau neverificate. Impresionanta sa bibliografie (rodul unei munci demne de a fi elogiată de altfel) a provocat un ciudat fenomen de „admiraţie fără nicio reţinere” din partea multor autori, care l-au citat ca pe o autoritate de nezdruncinat în domeniul *Triunghiului Bermudelor,* „omul care a rezolvat misterul”, fără a se obosi să verifice şi să controleze afirmaţiile (concluziile mai ales) de la fiecare caz în parte, care vădesc lacune şi contradicţii uimitoare.

În martie 1926 dispărea nava *Suduffco* aparţinând companiei americane „Transmarine Corporation”.

„New York Times” scria la 8 aprilie 1926:

„(...) *Suduffco* a plecat din Port Newark (New Jersey) cu destinaţia Los Angeles (California) pe data de 13 martie. Transporta o încărcătură mixtă de 4.000 tone şi avea un echipaj de 29 marinari. Trebuia să ajungă la Canalul Panamá pe 22 sau 23 martie, dar, de când a ieşit în larg, nu s-a mai auzit nimic de el. *Suduffco* a pornit în josul coastei într-un moment în care aceasta era bântuită de furtuni”.

În ciuda eforturilor făcute, timp de o lună, de Navy Departament, nu a fost obţinută nici cea mai mică informaţie care să permită clarificarea incidentului, căci, dacă vasul s-ar fi scufundat în furtună, ar fi trebuit să emită măcar un S.O.S. sau să fie găsite fragmente de epavă.

În 1938, cargoul *Anglo Australian,* cu 39 de oameni la bord, transmite un ultim mesaj format din trei cuvinte („Totul merge bine”) după care dispare la nord de insulele Azore, pe ruta ce ducea spre vestul *Triunghiului*. Căutările au durat două săptămâni, dar nu au dus la niciun rezultat.

La 3 februarie 1940, schoonerul *Gloria Colite*, de 38 m lungime, plecat din portul Kingstown, Insula St. Vincent (Antilele mici), a fost găsit fără niciun om la bord, la aproximativ 150 mile sud de portul Mobile (Alabama – S.U.A.). Iată ce se relata în presa vremii:

„TimeS Picayune” (New Orleans) 5 februarie 1940: „(...) Ce anume s-a întâmplat schoonerului şi echipajului său rămâne un mister. Nava a fost descoperită de cuierul *Car ţigan* aparţinând US Coast Guard, după ce părăsise portul Mobile pe 21 ianuarie îndreptându-se spre Guantánamo (Cuba) cu o încărcătură de cherestea.

Cartigan a transmis că pânza din faţă era întinsă, dar sfâşiată, restul velaturii coborâtă, puntea o masă de sfărâmături, iar roata cârmei scoasă în funcţiune (...)

US Coast Guard a declarat că este posibil ca schoonerul să fi fost afectat de o furtună, dar nu a putut oferi nicio explicaţie privind lipsa echipajului”.

„Times-Picayune”, 6 februarie 1940:

„Avioane şi nave ale US Coast Guard au cercetat o întinsă regiune în timpul zilei de azi pentru descoperirea echipajului navei *Gloria Colite*, dar niciunul din cei 9oameni n-a fost găsit”.

„Times-Picayune”, 8 februarie 1940:

(...) Biroul meteo al Statelor Unite menţionează faptul că, la numai câteva zile după ce *Gloria Colite* a părăsit portul la 21 ianuarie, Golful Mexic a fost bântuit de furtuni puternice (...)”.

Singura ipoteză care a fost reţinută în final este aceea că întregul echipaj a fost azvârlit peste bord de furtună, dar ea conţine lacune ce nu pot fi acoperite de o simplă afirmaţie. Din acest motiv cazul navei *Gloria Colite* este considerat în continuare un incident ieşit din comun, ca toate cazurile navelor părăsite de echipaj, în condiţii de furtună sau nu, fiind greu de înţeles cum a fost posibil ca atâţia marinari experimentaţi să nu-şi fi dat seama că, rămânând la bordul vaselor, ar fi scăpat cu viaţă, pe când în bărcile de salvare nu aveau nicio şansă de supravieţuire.

În 1941 se „volatilizează” în *Triunghi* un mare cargou, *Pluvius,* având la bord aproape 10.000 t minereu de fier şi 108 oameni. Nu mult după aceea, în lunile noiembrie şi decembrie 1941, alte două vase au aceeaşi soartă: carbonierele *Proteus* şi *Nereus,* de 156, 6 m lungime, lansate la apă în 1913, nave „surori”. *Proteus* a părăsit portul St. Thomas, din insulele Virgine, la 23 noiembrie, îndreptându-se

spre Portland (Mâine – S.U.A.) loc unde nu a ajuns însă niciodată. Transformat în mineralier ca şi

Proteus **şi vândut în decembrie 1940 odată cu acesta unei companii canadiene, *Nereus* a părăsit St. Thomas pe data de 10 decembrie urmând aceeaşi rută şi se pare acelaşi destin. Singura ipoteză lansată de US Navy a fost cea a scufundării lor de către submarinele germane. Dar arhivele Kriegsmarinei nu deţin niciun raport privitor la scufundarea unor nave atât de mari în acea zonă între 1 noiembrie şi 20 decembrie 1941 şi, oricum, germanii aproape că nu aveau submarine operaţionale în regiune la acea dată.**

Conflictul, aflat în plină desfăşurare, cu tot cortegiul său de suferinţe şi dezastre, eclipsa orice fel de alte evenimente. Astfel, chiar dacă stranie, descoperirea la 22 octombrie 1944 de către US Coast Guard, a cargoului cubanez *Rubicon*, fără niciun om la bord, a atras prea puţin atenţia opiniei publice ca şi a autorităţilor de altfel. Nava plutea în derivă în largul coastelor Floridei, singura fiinţă vie găsită la bord fiind… un câine.

„New York Times”, **23 octombrie 1944: „S-a constatat că bărcile de salvare lipseau, dar efectele personale ale echipajului erau neatinse 4. A fost lansată ipoteza, formulată în toate cazurile similare, că echipajul a fost azvârlit peste bord de un vânt puternic izbucnit pe neaşteptate. Nu s-a găsit însă niciun răspuns pentru lipsa bărcilor şi prezenţa câinelui, căci nu s-a putut constata dacă parâmele care legau bărcile fuseseră tăiate şi nimeni nu a înţeles cum s-a putut menţine un câine pe o punte umedă în mijlocul unui uragan care i-a aruncat în apă pe marinari.**

De altfel în acea perioadă nu s-au semnalat furtuni în zonă şi, după cum raportau specialiştii US Coast Guard, cargoul era în perfectă stare. Aşa cum scria ziarul *„New York Times 6,* se reedita povestea navei *Mary Celeste*… Citind ultimul paragraf din articolul ziarului american. Kusche consideră cazul

rezolvat: „Unii cred că membrii echipajului au părăsit nava, coborând pe ţărm atunci când uraganul a lovit Havana şi lăsând câinele la bord; parâmele care legau nava s-au desprins şi ea a pornit în derivă” („*New York Times* 23 octombrie 1944).

Ceea ce mai rămâne de clarificat ar fi modul în care *Rubicon* a ieşi singur (în derivă!) din portul Havana.

59

ajungând pe coasta Floridei, motivul pentru care câinele (care *nu* era legat) nu a sărit la rândul lui pe uscat când a simţit uraganul şi, mai ales, de ce nicio companie sau un echipaj cubanez nu a anunţat că s-a pomenit fără navă, plecată la „plimbare” după cum pare a crede Lawrence Kusche.

Submarinul-crucişător francez *Surcouf* a dispărut la începutul anului 1945 (la ieşirea prin vestul *Triunghiului*) *y* pe când se îndrepta spre Canalul Panamá. Cel mai mare submarin din lume în timpul celui de-al doilea război mondial (220 oameni echipaj), lansat în 1934, *Surcouf* avea o rază de acţiune de 12.000 mile marine şi dispunea de un armament impresionant: 2 tunuri grele de 203 min. 2 tunuri AA de 75 mm, 12 tuburi lanstorpile de 600 mm şi un mic hidroavion. În 1940, după capitularea Franţei, comandantul său a trecut cu nava de partea Forţelor Franceze Libere ale generalului de Gaulle, *Surcouf* devenind în scurt timp un adversar redutabil pentru flotele Axei. Or, este cel puţin surprinzător ca o navă ce luase parte timp de aproape cinci ani la lupte grele să dispară cu echipajul său de veterani, fără să transmită un mesaj radio, fără să lase măcar o urmă, mai ales că în zonă nu fuseseră semnalate submarine sau vase de suprafaţă germane. Ipoteza scufundării submarinului crucişător de către aviaţiile sau marinele aliate dintr-o eroare nu poate fi acceptată, pentru că silueta sa era inconfundabilă şi

nimeni nu a raportat un atac împotriva unei nave de asemenea dimensiuni.

Desigur, pierderea unui submarin pe timp de război nu înseamnă mare lucru, dar în majoritatea cazurilor, condiţiile în care ea s-a petrecut sunt cunoscute. Există însă şi cazuri mai neobişnuite, cum a fost cel al submarinului polonez *Orzel* care, după izbucnirea celui de-al doilea război mondial, a luptat cu eroism împotriva Kriegsmarinei, rămânând, la sfârşitul lui septembrie 1939, ultima unitate combatantă a forţelor poloneze. Marina şi aviaţia germană anunţaseră de trei ori scufundarea lui: la 5, 7 şi 8 septembrie, dar *Orzel* reuşise să se strecoare din Baltica în Marea Nordului, ajungând la 14 octombrie în Marea Britanie. Încadrat în Royal Navy, submarinul polonez a torpilat, la 8 aprilie 1940, pachebotul german *Rio de la*

neiro, care se îndrepta spre apele Norvegiei plin cu trupe, comandantul lui *Orzel* fiind primul care i-a avertizat pe aliaţi de iminenţa agresiunii naziste împotriva acestei ţări. *Orzel* a luat parte la crâncenele bătălii aeronavale din largul coastelor norvegiene, apoi a fost trimis, la sfârşitul lunii mai 1940, într-o patrulare de rutină din care nu s-a mai întors niciodată. De data aceasta însă, nicio unitate aero sau navală germană nu şi-a mai arogat meritul de a fi scufundat vasul polonez.

În lipsa unor informaţii certe, a fost emisă ipoteza conform căreia *Orzel* ar fi fost scufundat din greşeală de nava olandeză pe care trebuia să o întâlnească în apropiere de Hellgoland. La 4 iunie 1940 vasul olandez a anunţat distrugerea unui submarin german, dar arhivele Kriegsmarinei nu menţionează pierderea vreunui U-BOOT la acea dată, deci este posibil ca olandezii să se fi înşelat şi să fi

distrus submarinul polonez dintr-o tragică eroare. Însă marinarii olandezi văzuseră doar pete de ulei apărând la suprafaţă după exploziile grenadelor submarine, procedeu des folosit de comandanţii de submersibile pentru a scăpa de urmăritori simulând pieirea navei; nu este imposibil ca unul din cele 4 submarine germane care au acostat la baza din Hellgoland între 3 şi 5 iunie 1940 să se fi strecurat astfel, înşelându-i pe olandezi. Aşa că, soarta lui *Orzel* va rămâne probabil pentru totdeauna necunoscută.

În volumul său *„Spre victorie”* (Edit. Militară, Moscova, 1975), amiralul N.G. Kuzneţov menţionează pierderea submarinului sovietic *V-1* (fost submersibil britanic de tip *Ursula)* în timpul deplasării unei escadre sovietice compuse din 1 navă de linie, 1 crucişător greu, 8 distrugătoare şi 4 submarine, de la Scapa Flow (Marea Britanie) în golful Kola (U.R.S.S.). Amiralul Kuzneţov povesteşte astfel incidentul: „Plecate la 17 august (...) după ce au parcurs 1880 mile, navele au intrat la 24 august 1944 în golful Kola (...) Pe timpul drumului am pierdut submarinul V-2, al cărui echipaj era format din oameni excelenţi, în frunte cu I.I. Fisanovici, un cunoscut comandant de submarine din Marea Nordului. Cauzele nu sunt cunoscute nici astăzi”. Într-adevăr, nici Kriegsmarine nici Luftwaffe nu au raportat scufundarea vreunui submarin sovietic sau britanic în acea perioadă, aşa că nimeni nu ştie ce s-a întâm

plat cu *V-1,* navă atent verificată de comisia britano-sovietică la Scapa Flow şi având un echipaj de veterani bine instruiţi. Ipoteza că a fost distrus de o defecţiune tehnică sau explozie a torpilelor aflate la bord nu poate fi acceptată, datorită atât reviziei tehnice generale de dată recentă, cât şi calităţii deosebite a comandantului şi echipajului. De

asemenea, ipoteza unui naufragiu provocat de furtună nu se dovedeşte nici ea mai bună, căci submarinele escadrei primiseră ordin să navigheze în imersiune cât mai mult posibil, tocmai pentru a rămâne în zona liniştită a oceanului (sub 20 m adâncime). Submarinele de tip *Ursula* erau dotate cu ASDIC (sonar) modern, având posibilitatea de a determina cu precizie poziţia escadrei de suprafaţă şi a celorlalte submersibile, ceea ce exclude ipoteza unei coliziuni accidentale sau a unei torpilări (din eroare) de către una din navele britanice sau sovietice. (După cum relatează amiralul N.G. Kuzneţov, escadra sovietică fusese inclusă într-un convoi de nave militare şi comerciale engleze care transportau ajutoare pentru Uniunea Sovietică.)

Dacă dispariţiile menţionate până acum sunt, aparent, determinate de un fenomen care a scăpat până în prezent înţelegerii cercetătorilor, acelaşi lucru se poate afirma şi despre un celebru şi straniu incident, petrecut în anul 1943. Deşi au trecut mai bine de 4 decenii de atunci, acesta continuă să menţină trează atenţia opiniei publice americane, provocând din când în când valuri de investigaţii, anchete, articole, reportaje, toate marcând un efort susţinut (de multe ori extraordinar de migălos şi tenace) pentru a scoate la lumină noi elemente care să clarifice fenomenul. Din păcate, în toţi aceşti ani nu s-a ajuns la un rezultat pozitiv; mai mult, majoritatea documentelor care descriu evenimentul (cunoscut sub numele de *Experienţa Philadelphia*) s-au „pierdut", făcând astfel nu numai extrem de dificilă orice investigaţie, dar ridicând şi anumite probleme în legătură cu autenticitatea unor informaţii.

Cu toate acestea, în ciuda numeroaselor piedici ridicate de lipsa materialului documentar, a repetatelor negări

formulate de Biroul de Informaţii al Marinei Americane, a numărului extrem de redus de persoane capabile să furnizeze mărturii sigure şi edificatoare, cei care au încercat descifrarea întâmplărilor ce au însoţit acest experiment au reuşit să obţină unele rezultate care par să-i ateste realitatea. Incidentul atât de mult controversat ar fi constat, nici mai mult nici mai puţin, în realizarea cu succes, pe la mijlocul anului 1943, a... invizibilităţii.

Dacă se dă crezare martorilor care au supravieţuit experimentului şi anilor care au trecut de atunci, distrugătorul de escortă *DE 173* aparţinând US Navy, a „dispărut" pentru câtva timp din rada portului Philadelphia (statul Pennsylvania – S.U.A.). Fenomenul s-a petrecut în timp ce navei îi era aplicat un câmp magnetic variabil având drept scop testarea posibilităţilor de protecţie împotriva torpilelor şi minelor. Lucrurile nu s-au oprit însă aici. *DE 173* şi-a făcut apariţia după numai câteva minute. În rada portului Norfolk (Virginia – S.U.A.) aflat la câteva sute de kilometri distanţă. Această, dematerializare" a fost însă de scurtă durată, distrugătorul evaporându-se din nou, ca să reapară în Philadelphia, punctul de plecare iniţial. Ulterior, datorită efectelor psihice şi fizice postexperimentale (surprinzătoare şi imposibil de controlat) suferite de membrii echipajului (dintre care unii au decedat), toate cercetările au fost oprite.

Orice afirmaţie legată de veridicitatea evenimentului a fost permanent şi vehement atacată ulterior de Biroul de Informaţii al Marinei Americane. Cu toate acestea, de-a lungul anilor, „legenda" a continuat să fie prezentă în diverse lucrări, precum şi în declaraţii (bine argumentate) provenind de la persoane (care condiţionează în general mărturia de păstrarea anonimatului) ce afirmă că au asistat, direct sau indirect, la

Experimentul Philadelphia.

Iată în continuare câteva fragmente din relatarea lui Carl Allen, marinar în US Navy:

„(...) Mi-am cufundat mâna până la cot într-un fel de câmp de energie ce curgea parcă, rotindu-se cu putere în sens antiorar şi înconjurând nava experimentală *DE 173.* Am simţit o apăsare asupra braţului meu şi a mâinii întinse în afară (...). Aerul din jurul vasului devenea încetul cu încetul mai întunecat decât restul atmosferei (...). Am vă

zut după câteva minute un fum subţire, ca o ceaţă verde, înconjurând nava asemeni unui nor (...) – *DE 173 a* devenit apoi invizibil pentru ochiul omenesc. Totuşi, forma bine conturată a chilei şi a părţii aflate sub linia de plutire (...) a navei, a rămas imprimată în apa oceanului în timp ce aceasta *(DE 173* – n.a.) şi propriul meu vas *(SS Andrew Furuseth* – n.a.) navigau împreună, aproape bord lângă bord...

(...) Încercând să descriu sunetele pe care ceaţa le producea în timp ce se rotea în jurul lui *DE 173* (...) aş spune că totul a început cu un zumzet grav, care s-a transformat (...) într-un fel de susur, ca apoi să crească în intensitate şi să devină o fierbere asemeni unui torent năvalnic (...) Acest curent era atât de puternic, încât aproape că m-a dezechilibrat şi, dacă aş fi avut întreg corpul în interiorul său, atunci mai mult ca sigur că aş fi fost doborât pe puntea propriului meu vas, dar aşa, când ceaţa a atins maximum de densitate, braţul şi mâna mi-au fost împinse înapoi”.

Iată ce povesteşte un alt martor, de data aceasta indirect, al fenomenelor ce au însoţit experienţa (fiind militar de carieră, martorul a cerut să rămână anonim):

„În timpul celui de-al doilea război mondial am trăit o foarte neobişnuită întâmplare pe vremea când

eram angajat în Forţele Navale (...) La sfârşitul anului 1945 am avut posibilitatea, fiind în misiune la Washington, să vizionez, împreună cu mai mulţi ofiţeri din US Navy, un fragment dintr-un film despre un experiment efectuat pe mare. Deoarece sarcina mea era de a asigura securitatea sălii, nu am avut posibilitatea să stau jos şi să asist la întreaga proiecţie ca şi ceilalţi, astfel încât am vizionat numai fragmente. (...) Nu ştiam ce anume se petrecea în film, deoarece acesta nu era comentat. Îmi amintesc însă că erau implicate 3 nave. Pe timpul derulării peliculei am observat că, la un moment dat, două din vasele aflate în imagine păreau să-l alimenteze pe cel de-al treilea, situat între ele, cu un fel de energie. După un timp, nava din centru, un distrugător, a dispărut treptat într-un fum transparent, până când tot ceea ce mai putea fi văzut era urma vasului imprimată pe suprafaţa apei. Apoi, după ce câmpul acela, sau ce-o fi fost el, a fost întrerupt, nava a reapărut treptat din acea pâclă subţire.

Acesta a fost sfârşitul filmului şi am auzit imediat pe

câţiva dintre cei prezenţi comentându-l. Unul şi-a dat cu părerea că, deoarece câmpul a fost menţinut prea mult timp, unii membri din echipajul vasului au avut de suferit. Cineva a menţionat atunci că, mai târziu, s-a petrecut un incident în timpul căruia unul din marinari a «dispărut» în timp ce bea la un bar. Altcineva a comentat că echipajul «nu mai era în toate minţile şi probabil că nici nu va mai fi vreodată». Au mai urmat apoi câteva relatări despre mateloţi care au «dispărut» definitiv...”. Martorul, ofiţer specializat în probleme de pază şi asigurare a securităţii persoanelor, nu avea pregătire ştiinţifică şi de aceea relatarea sa conţine (ca şi a lui Allen) multe naivităţi. De altfel experimentul sau filmul

făcut în timpul său puteau provoca oricui un şoc emoţional, deci nu este surprinzător faptul că martorii nu-şi găseau cuvintele pentru a descrie o experienţă atât de inedită.

Se pare că urmările experienţei au fost deosebit de neplăcute pentru echipajul lui *DE 173.* Relatări detaliate confirmă faptul că participanţii la eveniment au avut de suportat, ulterior, grave tulburări psihofizice. O parte din cei care s-au „rematerializat" odată cu vasul (pentru că unii nu au mai apărut niciodată) au decedat la câtva timp, fie pradă unor manifestări fizice de o extremă stranietate, fie datorită unor violente accese de nebunie. Afirmaţia este sprijinită de mărturia unei femei, ce a refuzat să-şi dezvăluie numele şi care pretindea că, în anul 1943, a întreţinut temporar legături cu unul din mateloţii de pe *DE 173.* Ea a povestit cum, având o stare generală proastă, cauzată de expunerea îndelungată la câmpul de forţă şi manifestându-se prin „simptome ciudate", marinarul a fost internat în spitalul Bethesda (aparţinând US Navy) pentru a nu mai ieşi niciodată de acolo. În timpul convorbirilor ulterioare, investigatorul a constatat că femeia devenea pe zi ce trece tot mai deprimată pentru ca, puţin mai târziu, ea să-şi piardă viaţa într-un accident. De altfel, se pare că atât cei care au fost martori direcţi sau indirecţi la evenimentele ce au însoţit experimentul, cât şi cei care s-au implicat prea mult în investigarea realităţii şi contextului acestuia, au avut de suportat consecinţe grave, uneori fatale.

S-a efectuat cu adevărat *Experimentul Philadelphia?*

La prima examinare, toate relatările, indiferent că apar

ţin unor persoane ce au dorit să-şi păstreze anonimatul sau nu, par născocite de o minte a cărei fantezie depăşeşte obişnuitul. Totuşi, ipoteza că ele ar fi pur şi simplu numai produsul imaginaţiei unui individ sau a unui grup ai cărui membri s-au înţeles în prealabil asupra versiunii relatate investigatorilor, nu poate fi posibilă. În primul rând, *nu* martorii i-au descoperit pe cei care cercetau evenimentul, ci invers, iar acest lucru s-a petrecut, în fiecare caz, după o foarte migăloasă muncă de căutare, ce a durat uneori câţiva ani. Apoi, indiferent de sursă, *absolut* toate relatările au coincis în structura lor de bază sau, în cel mai rău caz, ele s-au completat reciproc. Martorii au fost descoperiţi în cele mai diferite colţuri ale Statelor Unite. În cazul celor aflaţi pe *DE 173* în perioada experienţei, iată ce povesteşte Victor Silverman. El afirmă că se găsea la bordul distrugătorului cu misiunea de a participa la un experiment secret al US Navy, având drept obiectiv „demagnetizarea" vasului. Silverman a constatat că pe navă se afla foarte mult echipament electronic şi, în plus, mai era montat suplimentar un arbore, ce avea atât de multe vergi, încât părea un „pom de iarnă". Martorul declara: „În timpul experimentărilor, la un moment dat, m-am trezit pe neaşteptate cufundat într-un fel de fum şi primul meu gând a fost că a izbucnit un incendiu. În timp ce stăteam nemişcat, încercând să-mi dau seama ce anume se întâmplă, am văzut contururi neclare în mişcare, dar în niciun caz nu le puteam identifica (...). Brusc, ceaţa a dispărut ca suflată de vânt, lăsându-mă într-o stare confuză. Mă întrebam ce caut în Norfolk, căci am recunoscut cu uimire docurile de acolo, pe care le văzusem cu o altă ocazie". Apoi, la fel de neaşteptat, ceaţa verde a revenit şi în clipa când a dispărut, martorul a constatat că se află din nou, împreună cu vasul, în baza navală Philadelphia.

După apariţia mai multor articole şi a unor lucrări care tratau evenimentul, sub presiunea opiniei publice, Biroul de Informaţii al US Navy a „creat” o scrisoare cu un conţinut standard, care a fost (şi continuă să fie) trimisă în mod obişnuit tuturor celor care se interesează de incident. Se estimează că au fost cheltuiţi peste 2 milioane de dolari în această încercare de a stinge focul stârnit de „legenda”. Iată câteva fragmente din faimoasa scrisoare:

66

„De-a lungul anilor am primit un număr foarte mare de întrebări despre aşa-numitul *Experiment Philadelphia* şi presupusul rol jucat de Biroul de Cercetări al Forţelor Navale (Office of Naval Research – ONR) în legătură cu acesta (...).

În ceea ce priveşte *Experimentul Philadelphia,* ONR nu a condus niciodată nicio cercetare privind realizarea invizibilităţii, nici în 1943 şi nici în altă perioadă (într-adevăr, ONR a fost constituit în 1946, dar Centrul de Cercetări Ştiinţifice al US Navy există încă din 1913 – n.a.). Ţinând cont de stadiul actual al cunoştinţelor ştiinţifice, specialiştii noştri consideră că un astfel de experiment nu poate fi realizat, el ţinând de domeniul ficţiunii. O descoperire ştiinţifică având o astfel de importanţă, dacă s-ar fi petrecut cu adevărat, nu putea fi ţinută în secret atâta timp”.

Afirmaţiile categorice şi negarea oricărui amestec al US Navy în sus-numitul experiment vin însă în flagrantă contradicţie cu istoricul inedit al navei *DE 173*. Cunoscut oficial sub numele de *USS Eldrige,* acest distrugător de escortă a fost lansat la apă (aşa cum se consemnează în registrele oficiale) la 25 iulie 1943 în Şantierele Navale Federale din Newark. Lungimea sa era de 92 m, iar deplasamentul de 1 240 tdw standard şi 1 520 tdw complet armat. Ceremonia de recepţie a avut loc la 27 august în

portul New York. În timpul lunii septembrie, nava a îndeplinit misiuni în Bermude şi Indiile de Vest Britanice, iar în decembrie şi-a continuat activitatea în zona insulei Block, apoi în regiunea de coastă Hampton Roads (Virginia – S.U.A.). Ulterior a participat la escortări ale convoaielor aliate spre Africa de Nord şi sudul Europei, urmate de misiuni în Pacific. Între 17 iunie 1946 şi 5 ianuarie 1951 a fost ţinut în rezervă, iar apoi vândut Greciei, în cadrul programului de asistenţă militară, schimbându-şi totodată numele în *Leon*. Astăzi se află încă în serviciu, în cadrul flotei militare a Republicii Elene.

Aceasta a fost, pe scurt, istoria *oficială.*

Cei care au investigat însă evenimentele ce au însoţit faimosul *Experiment* au constatat cu surprindere următoarele: (1) pentru perioada 27 august 1943 (data recepţiei) până la 1 decembrie 1943, registrele de bord lipseau din arhive; (2) registrele navei SS *Andrew Furuseth* (aflată

67

În imediata apropiere a lui *USS Eldrige* în momentul experimentului şi la bordul căreia se afla principalul martor ce a relatat evenimentul) „au fost distruse din ordin superior”; (3) fişele bolnavilor din echipajul lui *DE 173* internaţi în spitalele US Navy au dispărut din arhive. În plus, nu există nicio informaţie privind soarta *primului* echipaj al vasului *USS Eldrige* (perioada 25 iulie – 27 august 1943).

Insistenţa investigatorilor a dus însă la descoperirea registrului tehnic de bord aparţinând lui *DE 173,* iar indicaţiile pe care acesta le conţine sunt în flagrantă contradicţie cu cele oficiale. Astfel, pentru perioada care interesează sunt menţionate cu totul alte zone maritime străbătute de *USS Eldrige* decât cele consemnate în documentele emise ulterior! Urmează o nouă surpriză: informaţiile extrase din arhivele greceşti privind *DE 173,* arată că

vasul a fost lansat la 25 iunie 1943 şi nu la 25 iulie 1943, deci cu 30 de zile înaintea datei menţionată oficial de US Navy! Lucrul este cu atât mai surprinzător, cu cât aceste date au fost oferite de americani, în momentul transferării vasului către flota Greciei. Dar nu numai atât: registrele noilor proprietari indică faptul că, înainte de a fi luat în Grecia (1951), *USS Eldrige* avea un deplasament de 1 240 tdw standard şi *1 900* tdw complet armat (deci 380 t peste valoarea menţionată de americani). Aşa cum afirma un specialist american, este foarte posibil ca, înainte de a fi vândută Greciei, nava să fi dispus de instalaţii speciale ce cântăreau 380 t.

Toate aceste mărturii permit stabilirea, cu suficientă certitudine, a perioadei când ar fi avut loc *Experimentul Philadelphia* şi indică faptul că, cel puţin parţial, el s-ar fi desfăşurat în zona porturilor Philadelphia şi Norfolk. Dacă se apreciază că pentru efectuarea cercetărilor au fost necesare aproximativ 2 – 3 săptămâni şi, dacă arhivele greceşti sunt corecte, când indică 25 iunie 1943 ca dată a lansării „atunci, ţinând seama că pentru finalizarea construcţiei şi armarea navei după lansare sunt suficiente 2 – 3 săptămâni, se pare că *Experimentul* s-a desfăşurat în perioada 20 iulie – 20 august 1943. Anumite elemente din dosarele US Navy întăresc părerea că faza lui finală ar fi avut loc în jurul datei de 15 august 1943. Real sau nu, cert este faptul că orice tentativă de investigare a evenimentului a provocat reacţii adverse din partea oficialităţilor americane.

68

Totuşi *ceva* s-a petrecut în rada portului Philadelphia în 1943, *ceva* care a lăsat o urmă distinctă în legendele marinăreşti, în cărţi, în articole din ziare, în documente şi în memoria oamenilor.

Nu ar fi desigur pentru prima oară când o cercetare ştiinţifică a fost abandonată înainte de finalizare, datorită neaşteptatelor efecte ulterioare sau pur şi simplu pentru că necesitatea experimentării a fost eclipsată de ceva mult mai presant; în acest caz este probabil că succesul testării bombei atomice a cântărit mai greu în comparaţie cu experimentul de realizare a „invizibilităţii", cu implicaţii dificil de controlat. De altfel este posibil ca *Experimentul* să fi fost destinat unui cu totul alt scop, (mergând de la găsirea unor căi de protecţie împotriva minelor magnetice şi până la investigarea posibilităţilor de camuflare), iar efectele secundare asupra navei şi echipajului să fi fost atât de neaşteptate, încât să ducă la sistarea cercetărilor.

Întrebat dacă *Experimentul Philadelphia* este posibil, James W. Moffet (reputat fizician al Universităţii din Toronto) a răspuns: „La nivel cosmic sau astrofizic, astfel de fenomene se petrec tot timpul (...). A aduce însă un astfel de proces la nivel terestru, în condiţiile existente aici, este mult mai dificil (...). Teoria Câmpului Unitar pare acum aplicabilă doar la nivel astronomic, dar poate avea aplicaţii viitoare pe care ştiinţa încă nu le-a descoperit (...). De aceea este necesar ca un adevărat fizician să-şi menţină permanent mintea receptivă (...)".

Este oare posibil ca incidentul să fie similar cu cel întâmplat navei *Queen Elizabeth II,* în deceniul al şaptelea, când, navigând în *Triunghiul Bermudelor,* a dispărut de pe ecranul radar al vedetei (aparţinând US Coast Guard) care o pilota? Echipajul vedetei afirma că impulsul ce desemna uriaşul transatlantic şi-a încetat apariţia timp de 12 minute, deşi radarul funcţiona perfect, iar nava se afla în faţa lor. Singurul element straniu era o ciudată ceaţă, foarte vagă şi transparentă, care învăluia în acele momente,

ca un halou, pachebotul. Odată cu dispariţia acestei pâcle, impulsul radar provenind de la *Queen Elizabeth* II a revenit pe ecranul vedetei fără ca specialiştii electronişti să-şi poată explica fenomenul (Incidentul a fost reconstituit de Charles

69

Berlitz în filmul său despre *Triunghiul Bermudelor,* difuzat de televiziunile din 52 de ţări printre care şi România.)

Analogia întâmplărilor nu a dus însă, din păcate, la elucidarea *Experimentului Philadelphia,* iar răspunsurile se află poate adânc ascunse în arhivele Departamentului Marinei Americane. Deoarece acesta a contestat insistent evenimentul, este posibil ca el să nu fie decât o simplă legendă. Dar atunci, ţinând cont de numeroasele mărturii adunate de-a lungul anilor, dacă *Experimentul Philadelphia* nu a avut loc aşa cum a fost descris, ce anume s-a întâmplat în realitate în zona de maximă securitate din rada Bazei Navale Philadelphia, în august 1943?

Istoria publicităţii făcute în jurul *Experimentului Philadelphia* a început atunci când Karl Jessup (autorul cărţii *„The Case for the UFO's"*) a primit, în 1956, o scrisoare de la un oarecare Carl Allen, fost marinar în US Navy şi ambarcat în 1943 pe SS *Andrew Furuseth.* Folosindu-se de un limbaj aproape pueril, presărat cu erori ştiinţifice elementare, Allen nu a suscitat prea multă încredere din partea cercetătorilor serioşi, dar povestea sa a fost preluată de atâţia autori (V. Gaddis, G. Langolaan, B. Steiger, R. Charroux, J. Buttler, D. Berliner, R. Strong, etc.), încât ajunsese celebră fără ca nimeni să o fi verificat. Era un exemplu tipic de „fapt cunoscut de toţi, dar în care nimeni nu crede".

Atunci, un foarte scrupulos cercetător american, William Moore (fost ofiţer în US Navy) a început

cercetări amănunţite în legătură cu *Experimentul Philadelphia,* cu intenţia declarată de „a dovedi o dată pentru totdeauna că totul nu a fost decât o farsă de prost gust”. Rezultatele anchetei sale (care a durat aproape un deceniu) au fost publicate în cartea *„The Philadelphia Experiment”,* scrisă în colaborare cu Charles Berlitz şi editată pentru prima oară de „Grosset and Dunlap”, apoi de „Fawcet Crest”, în acelaşi an, 1979.

Moore a descoperit cu uimire că, lăsând la o parte povestea din scrisorile lui Allen, CEVA se petrecuse într-adevăr în portul Philadelphia în anul 1943. Arhivele US Navy şi declaraţiile oficiale se contraziceau, la o analiză atentă, în aceeaşi măsură ca afirmaţiile lui Allen; alţi martori de pe *SS Andrew Furuseth* şi din US Navy apăreau pe neaşteptate; câţiva dintre cei 9 martori indicaţi de Allen au putut

fi identificaţi, iar unii au confirmat o parte din „poveste”; teoria „Câmpului Unitar” a lui Einstein (care a lucrat într-adevăr pentru US Navy în perioada 1941 – 1945) nu este nicidecum invenţia lui Allen (cu atât mai mult cu cât acesta nu înţelegea nimic din ea), ci o lucrare ştiinţifică de vaste proporţii care, pentru public, a fost prezentată ca „neterminată”...

Cartea lui Moore şi Berlitz este subintitulată grăitor: „Project invisibility – an account of a search for a secret Navy Wartime Project, that may have succeeded – too well” / Proiectul în vizibilitate – o relatare despre cercetările pentru un proiect secret al Marinei (Americane – n.a.) din timpul celui de-al doilea război mondial, proiect care ar fi putut să reuşească – prea bine” /.

Într-un interviu acordat revistei *„OMNI”* (iulie 1984) William Moore spunea: „Cred că Marina a folosit un câmp electromagnetic extraordinar de puternic şi, în acea vreme, oamenii de ştiinţă nu

cunoşteau ce efecte distrugătoare poate avea o asemenea experienţă asupra sistemului nervos central. De fapt, ei (cercetătorii Marinei – n.a.) nu încercau să realizeze o invizibilitate *optică.* Se căuta o posibilitate de a face navele «invizibile» pentru radarele şi minele magnetice duşmane. Este posibil ca o parte din echipaj să fi fost puternic afectat de apropierea prea mare de sursa de energie implicată şi astfel a început întreaga poveste (...) În orice caz, dosarul meu asupra acestui caz este deschis încă şi continui să primesc uneori noi informaţii (...). Cartea noastră este un studiu al dovezilor pe care am reuşit să le adunăm (şi care au trecut evenimentul din sfera semificţiunii lui Allen în cea a realităţii din arhivele US Navy – n.a.). Lăsăm răspunsul asupra problemei la latitudinea cititorilor".

3. Naufragii în neant

Sfârşitul celui de-al doilea război mondial marchează o nouă eră în construcţia mijloacelor de transport naval. Timp de 6 ani, şantierele lumii au lucrat aproape în exclusivitate pentru satisfacerea solicitărilor impuse de evoluţia ostilităţilor. Încetarea luptelor a avut ca rezultat, într-o primă fază, scăderea bruscă a numărului de comenzi date constructorilor de nave. Dintr-odată, flotele militare au fost puse în situaţia de a dezafecta majoritatea unităţilor de război şi, simultan, a-şi micşora drastic numărul comenzilor pentru noi vase. Pe de altă parte, potenţialul economic al ţărilor industrializate era fie distrus, fie în curs de transformare, în vederea trecerii la o producţie cu destinaţie predominant civilă. Această situaţie confuză, de tatonări şi evaluări mai mult sau mai puţin realiste, a durat din fericire doar câţiva ani. La începutul deceniului *50, economiile majorităţii ţărilor afectate de conflagraţie demarează şi, odată cu acestea, schimburile comerciale îşi sporesc vertiginos volumul,

diversificându-se şi adâncindu-se. Marcată de experienţa conferită de război, evoluţia tehnologiilor şi intensificarea concurenţei datorate transportului pe calea aerului, construcţia navală evoluează rapid. Din dorinţa de a atrage cât mai mulţi pasageri, este sporit confortul transatlanticelor, cabinele transformându-se în adevărate camere de hotel. Călătorii dispun de toate avantajele tehnicii moderne (televiziune, posturi telefonice capabile să asigure legătura cu orice ţară din lume), săli de sport şi spectacole, piscine etc. Navele de pasageri pentru cursele pe apele în

terioare (care, înainte de război, acumulau foarte lent perfecţionările), devin sisteme de transport rapide, extrem de confortabile şi competitive cu celelalte mijloace folosite pentru deplasările pe distanţe medii. Soluţiile constructive aplicate le adaptează dimensiunile şi caracteristicile în funcţie de căile navigabile folosite (râuri, lacuri, fluvii, mări).

În transportul de mărfuri se constată o tot mai accentuată specializare şi diversificare a vaselor construite, ceea ce determină de multe ori forme, caracteristici şi performanţe cu totul inedite. Au apărut noi tipuri de vase: mineraliere, cerealiere, metaniere, frigorifere, nave pentru transportul produselor chimice, nave-uzină de pescuit şi prelucrare a peştelui oceanic etc. Petrolierele se remarcă în mod deosebit, prin gabaritul (*Globtyk Tokyo* – 550.000 tdw) şi caracteristicile lor (complet automatizate). Deşi criza mondială de energie a constituit o importantă lovitură, construcţia acestor coloşi continuă, existând proiecte pentru deplasamente de circa 1 milion de tone (*Rotterdam* – 880.000 tdw).

Una dintre cele mai importante schimbări

survenite în construcţia navelor o constituie înlocuirea motorului Diesel cu reactoarele nucleare. Deocamdată însă, numărul navelor civile cu o astfel de propulsie este nesemnificativ, grupul de forţă nuclear găsindu-şi o aplicare rapidă doar în cadrul flotelor militare (în special la submarinele strategice). Această schimbare rămâne totuşi importantă, marcând începutul celei de-a patra ere în istoria construcţiilor maritime.

În ultimul deceniu, utilizarea pe scară largă a microelectronicii, modernizarea sistemelor de navigaţie şi menţinere a siguranţei navei au permis scăderea accentuată a numărului de oameni ce compun echipajul şi, în special, a celor care efectuează munci manuale sau necalificate. La această adevărată revoluţie a transportului maritim se adaugă încercările de modificare a însăşi noţiunii de navigaţie pe apă. Impuse de actuala criză energetică, stimulate de concurenţa aviaţiei şi de apariţia noilor tehnologii, soluţiile constructive oferite viitorului transportului pe apă vizează, mai toate, renunţarea la propulsia cu aju

torul elicei. Nave pe pernă de aer, puse în mişcare de motoare reactive, elice aeriene sau jeturi de apă, aceste vase cu instalaţii de forţă „neconvenţionale” se impun treptat, dar ireversibil, iar numărul lor tinde (cel puţin pentru anumite clase) să devină superior celor cu motoare „clasice”.

O categorie importantă a construcţiilor navale o constituie vasele militare, ce reprezintă în acelaşi timp avangarda aplicaţiilor noilor cuceriri ale ştiinţei şi tehnicii în domeniul maritim. Faţă de perioada celui de-al doilea război mondial, flotele militare sunt astăzi mult reduse ca număr (S.U.A. dispun acum de numai 13 portavioane, faţă de 130 în timpul conflagraţiei), dar acest lucru este compensat de

enorma putere de foc şi de performanţele de navigaţie superioare vaselor antebelice. Modificări s-au manifestat şi în privinţa claselor de nave. În primul rând au fost scoase din uz majoritatea cuirasatelor, comandamentele postbelice susţinând superioritatea sistemelor de rachete faţă de artilerie şi cuirasă. De curând însă, s-a constatat, într-un mod surprinzător şi neplăcut pentru forţele angrenate în diferite conflicte, că transformarea navelor de război în radare plutitoare, renunţarea la blindajul protector greu, artileria grea şi compartimentarea carenei în favoarea bateriilor de rachete, a fost o gravă eroare. În războiul Falklandului (Malvine), distrugătorul britanic *HMS Sheffield* (4 100 tdw), navă modernă şi extrem de costisitor echipată, s-a scufundat după ce a fost lovit de o *singură* rachetă *Exocet*, lansată de la câţiva kilometri de un avion argentinian. Explozia produsă a generat un incendiu catastrofal, imposibil de stăpânit şi izolat, datorită lipsei pereţilor despărţitori şi a blindajului de protecţie. În consecinţă, riscul unei deflagraţii distrugătoare a obligat la abandonarea navei şi apoi la scufundarea ei de către Royal Navy.

Specifice deci pentru perioada care urmează celui de-al doilea război mondial sunt: înlocuirea artileriei de tip clasic cu baterii de rachete, sofisticarea mijloacelor electronice de detecţie şi navigaţie, îmbunătăţirea substanţială a performanţelor şi caracteristicilor submarinelor şi portavioanelor şi introducerea propulsiei nucleare la vasele

de mare tonaj. Este de menţionat că, deşi continuă să se mai construiască submarine cu motoare Diesel, marile puteri au optat pentru generalizarea instalaţiilor de forţă atomice la submersibilele mari şi echiparea lor aproape în

exclusivitate cu rachete nucleare strategice.

Iată o sumară trecere în revistă a principalelor vase civile şi militare specifice perioadei de după cel de-al doilea război mondial:

FLOTELE CIVILE

Petrolierul

Dezvoltarea fără precedent a economiei mondiale în perioada postbelică este însoţită de un consum energetic corespunzător, bazat predominant pe hidrocarburi. În plus, avantajele deosebite pe care le prezintă utilizarea petrolului au ca rezultat menţinerea supremaţiei acestuia printre combustibilii fosili, în pofida crizei energetice mondiale. Majoritatea principalilor consumatori de hidrocarburi nu posedă însă zăcăminte proprii pe măsura cerinţelor. Din acest motiv, ei trebuie să se aprovizioneze (uneori de la mari distanţe) folosind de cele mai multe ori căile maritime. Consecinţa a fost apariţia navelor specializate în transportul hidrocarburilor. În secolul al XIX-lea erau folosite bidoane de lemn cu capacitatea de 2 decalitri, ambarcate pe veliere, dar, nu după mult timp, îşi fac apariţia rezervoarele metalice (utilizate pentru prima oară pe nava belgiană *Charles*). Primele nave petroliere nu depăşeau 3.000 tdw deplasament (1915), dar în 1944 se construiesc vase de 20.000 tdw. În 1953 şantierele din Hamburg lansează nava *Tina Onassis* (45 720 tdw) în timp ce în S.U.A. se construieşte *World Glory* de 45 509 tdw. Marea Britanie realizează în 1965 *British Admirai* (100.000 tdw), dar, la numai un an diferenţă, în Japonia sunt lansate *Tokyo Maru,* de 150.000 tdw şi *Idemitsu Maru,* de 210.000 tdw, Astăzi, deplasamentul realizat depăşeşte

550.000 tdw (*Globtyk Tokyo* – construit tot de japonezi), dar criza economică şi petrolieră mondială

pare să întârzie proiectele de construire a navelor de 800.000 şi
1.000.000 tdw.

Interesant de remarcat este faptul că manevrarea unor astfel de coloşi se face în deplină siguranţă, chiar dacă echipajul nu depăşeşte 100 de oameni. Înzestrate cu sisteme automate de navigaţie, calculatoare pentru controlul şi coordonarea tuturor instalaţiilor, aceste vase sunt absolut sigure, toate incidentele în care au fost implicate petroliere (şi care, din nefericire, au avut grave consecinţe ecologice) datorându-se în exclusivitate erorilor umane.

Navele mixte

Necesitatea de a reduce cât mai mult costul transportului pe apă a dus la proiectarea şi construirea aşa-numitelor „nave mixte", capabile să ia la bord atât pasageri, cât şi mărfuri. Un moment important în realizarea acestui tip de vase îl constituie lansarea, în 1962, a navei americane *Savannah,* înzestrată cu propulsie nucleară. Vasul are următoarele caracteristici; lungime 182 m, lăţime 22, 77 m, viteza 21 noduri, echipaj 110 oameni, transportă 15.000 t mărfuri şi 60 de pasageri. Deplasamentul său este de 21 810 tdw, iar rezerva de combustibil nuclear îi permite să navigheze 3 ani fără escală.

Navele de pasageri

Dacă între cele două războaie mondiale, pacheboturile au deţinut o supremaţie incontestabilă în transportul intercontinental, începând cu anii 1950 – 1960, importanţa lor scade vertiginos. Din ce în ce mai rapidă şi mai sigură, călătoria pe calea aerului face ca tot mai multe transatlantice să fie scoase din dotarea liniilor maritime internaţionale. Practic, singurul rămas astăzi în serviciu este *France* (70 202 tdw, 315, 66 m lungime şi 35 noduri) al cărui nume, după achiziţionarea sa de către norvegieni, a

fost schimbat în *Norway.* Celebrele *Queen Elizabeth II* (293 m lungime, 65 851 tdw), *United States* (ultimul deţinător al „Panglicii Albastre”, pentru cea mai rapidă traversare a

76

Atlanticului) şi alte transatlantice de lux, sunt transformate, în momentul de faţă, în hoteluri plutitoare.

Transcontainerele

Din dorinţa îmbunătăţirii eficienţei transportului naval, societăţile maritime au optat în ultimii ani pentru un tip de vas ale cărui caracteristici permit reducerea considerabilă a timpului de descărcare-încărcare (până la 30 – 60% faţă de sistemele convenţionale).

Prima navă de acest gen este cargoul *Atlantic Song,* lansat în 1967 ele şantierele navele din Dunkerque-Bordeaux. Vasul are 197 m lungime, 26.20 m lăţime, iar motoarele îi asigură o viteză medie de 20 noduri. Cele 5 punţi de Cere dispune sunt amenajate astfel încât să permită transportul câtorva sute de camioane grele, încărcate cu containere.

Cargourile

Destinate transportului mărfurilor generale, aceste vase aveau, la începutul secolului al XX-lea, un deplasament care nu depăşea 2000 tdw şi o viteză limitată la 10 noduri. Astăzi, tonajul atinge 250.000 tdw, iar viteza medie este de 25 noduri. Se observă însă o tendinţă de limitare a deplasamentului, impusă de timpul relativ ridicat (în comparaţie cu durata călătoriei) pe care-l solicită încărcarea şi descărcarea unui astfel de gigant.

Navele oceanografice

Amploarea activităţilor economice desfăşurate în majoritatea regiunilor lumii a determinat intensificarea cercetării ştiinţifice a mediului

ambiant. Apărute din necesitatea verificării şi actualizării datelor biologice, geografice şi meteorologice maritime, navele oceanografice sunt vase special construite şi echipate pentru studierea amănunţită a mediului marin şi a interdependenţei dintre acesta, uscat şi atmosferă. Cele mai cunoscute nave din această categorie sunt: *Calypso I* şi *II, ale* comandantului Jaques Yves Cousteau; *Oceanographer* (S.U.A.) – vas complet automatizat; *Keiju Maru* (Japonia) – una din

cele mai moderne nave meteorologice; *Viteaz* – cu un deplasament de 5 700 tdw, lansat în 1962 de U.R.S.S.; *Enrico Fermi* (Italia) vas cu propulsie nucleară.

FLOTELE MILITARE

Fregata purtătoare de rachete

Denumirea este împrumutată de la fostele veliere, dar construcţia, performanţele şi echipamentul acestui tip de navă corespund nivelului de vârf al tehnicii actuale. Apărute în timpul celui de-al doilea război mondial, fregatele sunt destinate asigurării protecţiei convoaielor de transport şi sprijinirii operaţiunilor de debarcare. Astăzi, tonajul lor este cuprins între 2000 – 3.000 tdw *(USS Luce* – S.U.A.; *H.M.S. Arrow* – Marea Britanie) şi 5.000 – 6.000 tdw *(Suffren* – Franţa), iar armamentul clasic a fost înlocuit, după război, cu baterii lansatoare de rachete şi tunuri antiaeriene. Ultimele tipuri de fregate cu sisteme de propulsie nucleară, sunt nave redutabile şi rapide (atingând viteze de 30 – 40 noduri).

Distrugătorul purtător de rachete

Construite iniţial pentru neutralizarea submarinelor şi a torpiloarelor, distrugătoarele actuale au un deplasament cuprins între 3.000 şi 6.000 tdw, iar viteza ajunge la 40 – 45 noduri. Dacă la

început armamentul se compunea din tuburi lanstorpile şi tunuri de 40 – 160 mm, în prezent distrugătoarele sunt echipate cu tunuri AA automate şi baterii de rachete autoghidate sau teleghidate. Reprezentative pentru această clasă sunt: *Krupny* (U.R.S.S.) şi *HMS London* (Marea Britanie).

Crucişătorul uşor

Cu un deplasament de circa 10.000 tdw şi o cuirasă de până la 203 mm, crucişătorul uşor atinge o viteză de până

78

la 40 noduri. Având un echipaj de aproape 900 oameni, puterea sa de foc este constituită din tunuri de 88 – 203 mm, tuburi lanstorpile şi, mai ales, baterii de rachete atomice strategice. În ultimii ani s-a extins utilizarea propulsiei nucleare, cele mai cunoscute nave de acest tip fiind: *USS Wainwright* (S.U.A.) *De Grasse* (Franţa) şi *Groznîi* (U.R.S.S.).

Crucişătorul greu

Deplasamentul acestor nave oscilează între 10.000 tdw (*Sverdlov* – U.R.S.S.) şi 20.000 tdw (*USS Albany* – S.U.A.), cuirasa atinge 330 mm, iar viteza 30 – 35 noduri. Puterea de foc este asigurată de tunuri de 100 – 330 mm, tuburi lanstorpile de 600 mm şi baterii de rachete, la care se adaugă elicoptere şi avioane catapultate.

Portelicopterele

Apărute la puţini ani după formarea primelor escadrile de elicoptere în cadrul forţelor militare ale diferitelor ţări, aceste nave au deplasamente cuprinse între 9.000 tdw (*Vittorio Veneto* – Italia) şi 30.000 tdw (*Kiev* – U.R.S.S.). Capacitatea elicopterelor de a ateriza şi decola pe verticală a făcut ca, în primii ani de după război, navele de luptă să fie echipate cu platforme şi hangare pentru elicopterele militare. Ulterior, prin perfecţionările aduse, portelicopterele au devenit o categorie

distinctă de nave de luptă, înzestrate cu sisteme de autoapărare, formate din tunuri de 40 – 180 mm şi baterii de rachete.

Portavionul

Rolul vital pe care l-au jucat aceste nave în desfăşurarea operaţiunilor militare din Pacific, Atlantic şi Mediterana între anii 1939 – 1945, a determinat marile puteri să acorde o atenţie deosebită flotelor postbelice de portavioane. Evoluţia construcţiei şi a performanţelor au dus la apariţia a 3 tipuri distincte: portavioanele uşoare (*Clemenceau* – Franţa – 23.000 tdw): portavioane grele (*USS Forrestall* S.U.A. – 60.000 tdw) şi superportavioane (*USS Nimitz* – S.U.A. – 95.000 tdw). Portavioanele ac

tuale pot lua la bord 30 – 100 avioane de luptă şi sunt înzestrate cu 2 piste pentru aterizare-decolare. În ultimul timp superportavioanele dispun de generatoare nuclear (*USS Nimitz, USS Enterprise, USS Eisenliower*).

Submarinul

Acest tip de navă s-a dovedit, în timpul celor două războaie mondiale, o armă deosebit de periculoasă, capabilă să provoace pierderi grele flotelor militare şi civile. În consecinţă, marile puteri au adoptat programe speciale, menite să ducă la perfecţionarea caracteristicilor submarinului. Cele mai importante progrese tehnice sunt: adoptarea propulsiei atomice şi dotarea cu rachete nucleare strategice. Puterea noilor generatoare, depăşind cu mult pe cea furnizată de motoarele Diesel, a permis sporirea substanţială a tonajului navei, a vitezei de deplasare, a razei de acţiune şi a duratei imersiunii. Submarinele nucleare oceanice, cu un deplasament cuprins între2000 şi 5.000 tdw (*Minerve* – Franţa; H.M.S. *Superb* – Marea Britanie; *Leninskii Komsomol* – U.R.S.S.; *USS Washington* – S.U.A.) au echipaje de

60 – 100 oameni, pot atinge o viteză de aproximativ 20 noduri în imersiune şi sunt înarmate cu tuburi lanstorpile sau 6 – 12 rachete nucleare. Cu un tonaj de 6.000 – 18.000 tdw, submarinele nucleare crucişătoare (*HMS Resolution* – Marea Britanie; *Le Foudroyant* şi *Le Redoutable* – Franţa; *USS Trident, USS Lafayette şi USS Ohio* – S.U.A.), au lungimi de 100 – 200 m, viteză de 35 – 45 noduri la suprafaţă şi 20 – 30 noduri în imersiune. Raza de acţiune le permite să înconjoare Terra în imersiune, iar cele 16 – 40 rachete cu focoase nucleare de care dispun pot atinge cu foarte mare precizie orice punct de pe glob. Armamentul este completat cu tunuri grele şi AA, tuburi lanstorpile şi elicoptere. Numărul membrilor echipajului este cuprins între 100 şi 400 oameni.

Remarcabilul salt calitativ făcut de construcţia navală după al doilea război mondial a avut ca efect nu numai

Intensificarea traficului maritim şi reducerea timpului de călătorie (simultan cu îmbunătăţirea condiţiilor de transport), dar şi creşterea siguranţei navigaţiei pe toate mările globului. Materiale de construcţie mai bune, aparatură de navigaţie perfecţionată, sisteme de comunicaţie şi urmărire prin satelit ce permit un trafic normal chiar şi în cele mai dificile condiţii meteorologice, toate acestea nu fac decât să sporească nedumerirea şi îngrijorarea marinarilor, a armatorilor, opiniei publice şi a autorităţilor atunci când pierderea unei nave este semnalată într-o zonă oarecare a globului. Neliniştea sporeşte şi mai mult dacă incidentul (sau accidentul) s-a petrecut în condiţii neclare şi, cu toate eforturile făcute, nu pot fi descoperite niciun fel de indicii care să permită găsirea unei explicaţii acceptabile pentru tragicul eveniment.

Cercetătorul american Charles Berlitz face o

interesantă remarcă într-unul din pasajele cărţii sale, *„The Bermuda Triangle”* (New York, Avon Books, 1974): „Desigur, *toate* pierderile de nave sunt «misterioase» în măsura în care se poate considera că există puţini căpitani care provoacă voluntar un naufragiu. Atunci când soarta unui vas este stabilită sau cel puţin presupusă, «misterul» încetează să mai existe (...)”. Se pare însă că nu acesta este cazul zonei supranumite *Triunghiul Morţii*.

Dacă pierderea unui vas în această regiune, între anii 1939 – 1945, poate fi pusă, uneori, pe seama acţiunii întreprinse de submarinele forţelor beligerante, sabotajelor, atacurilor aviaţiei sau impactului cu una din miile de mine ce infestau zona, lipsa oricăror fragmente de epavă sau martori nu mai poate fi acceptată decât cu foarte mare greutate, chiar dacă se invocă circumstanţele războiului. Considerând a priori că *toate* pierderile de nave din *Triunghi* s-au datorat conflictului, ar fi trebuit ca, după încetarea acestuia, traficul să devină sigur sau, cel puţin, ca orice naufragiu să poată fi pe deplin elucidat.

În pofida acestei logici, realitatea este cu totul alta.

La 5 aprilie 1950, cargoul costarican *Sandra* (56 m lungime şi 11 oameni echipaj) a plecat din portul Savannah (Georgia – S.U.A.) spre Puerto Cabello (Venezuela). Avea la bord 340 tone de insecticide DDT şi trebuia să ajungă

6

la destinaţie pe data de 14 aprilie (conform celor consemnate de *„Lloyd’s List”* din 24 aprilie 1950). La 3 iunie, *„Lloyd’s List”* anunţa că: „US Coast Guard a renunţat (la 29 mai – n.a.) să mai caute vasul *Sandra,* care este considerat pierdut”. De la data de 5 aprilie nu s-a mai ştint nimic despre navă, ea

nemaiemiţând niciun semnal radio. În timpul căutărilor (19 aprilie – 29 mai) nu au fost găsite niciun fel de rămăşiţe, fragmente de epavă, pete de petrol sau cadavre. Cazul a fost considerat enigmatic de către autorităţi şi cercetători deopotrivă, cu excepţia lui Kusche, care şi-a susţinut poziţia citind următoarea ştire din ziarul *„Miami Herald”* (8 aprilie 1950):

„Sâmbătă, 8 aprilie 1950. O furtună declanşată de ariile de joasă presiune care au provocat averse însoţite de descărcări electrice şi vânturi puternice în Florida, în ultimele 3 zile, s-a apropiat de intensitatea unui uragan şi a lovit traficul maritim atlantic vineri (...). Vânturile au atins 73 mile/oră în dreptul Virginia Capes (...). Vânturile din Florida au provocat dispariţia unei bărci de pescuit creveţi, *St. Paul,* lungă de 12 m (...) US Coast Guard a început să o caute vineri”.

Kusche adaugă: „Deşi Florida nu a fost lovită de vânturi atât de puternice (cum au fost cele care au devastat coastele Virginiei – n.a.), a avut totuşi de suferit de pe urma descărcărilor electrice şi a vânturilor puternice provenite de la acelaşi front de furtună, atât pe 5 aprilie, ziua când a plecat *Sandra* (din Savannah – n.a.), cât şi următoarele câteva zile”. De aici se trage concluzia că *Sandra* ar fi fost scufundată de această furtună, fără ca incidentul să aibă ceva inexplicabil (decât, poate, lipsa S.O.S.-ului şi a fragmentelor de epavă). În realitate, ştirea din *„Miami Herald”* nu face decât să confirme caracterul enigmatic al cazului, iar interpretarea lui Lawrence Kusche se dovedeşte a fi complet eronată din mai multe puncte de vedere:

1) **furtuna a atins intensitatea maximă *în Virginia,* situată la mare distanţă spre nord de punctul de plecare al vasului, portul Savannah (circa 600 km – n.a.), şi de ruta urmată de acesta (Georgia-Florida-Venezuela). Chiar şi acolo a ajuns „aproape la tăria**

unui urgan” abia vineri.
82

7 aprilie, deci la 2 zile după ce *Sandra* părăsise Georgia îndreptându-se spre sud;

2) în Florida vânturile „nu au fost atât de puternice” şi au provocat doar scufundarea unei bărci de câţiva metri lungime. Este posibil oare să fi scufundat şi un vas cu motor, lung de 56 m?;

3) furtuna a ţinut între 6 şi 8 aprilie *(„Miami Herald”)* şi nu „de la 5 aprilie, următoarele câteva zile”, după cum afirmă Kusche. Deci, la plecarea navei *Sandra* marea era calmă, fapt evident şi pentru că, în caz contrar, niciun căpitan nu şi-ar fi riscat vasul părăsind portul în momentul când izbucnea o furtună!;

4) dacă intensitatea furtunii a crescut progresiv pe 6, 7 şi 8 aprilie, de ce nu a lua *Sandra* legătura cu porturile americane în cazul unor dificultăţi? Este greu de crezut că vânturile mai slabe din 6 aprilie i-au provocat deteriorări atât de grave încât nu a reuşit să lanseze nici măcar un S.O.S!;

5) dacă totuşi furtuna din 6 – 8 aprilie a scufundat şi nava *Sandra,* de ce US Coast Guard, care a început pe
9 aprilie cercetările, pentru a găsi barca *St. Paul,* nu a descoperit rămăşiţele de la *Sandra*?;

6) dacă furtuna de pe 6 – 8 aprilie a fost atât de violentă, de ce nu s-au alarmat autorităţile decât pe 19 aprilie considerând că nava trebuia să ajungă în Venezuela la 14 aprilie, fiind capabilă deci, nu numai să supravieţuiască, dar să şi navigheze cu viteză maximă prin „uraganul” descoperit de Kusche?!

Autorităţile maritime americane afirmă că: „(...) Dispariţiile fără urmă din *Triunghiul Bermudelor* se datorează unor curenţi puternici (în primul rând Golfstream-ul), care antrenează rapid epavele şi supravieţuitorii la mari distanţe de locul naufragiului

(...)”. Explicaţie greu de acceptat: aceste catastrofe nu au prea avut supravieţuitori, iar fragmentele de epavă au fost găsite doar în 8% din cazuri! Desigur, Golfstream-ul transportă obiectele plutitoare, dar cu viteza de maximum 5 km/oră, după cum au demonstrat reputaţi cercetători ca Piccard sau Cousteau. Or, având în vedere că în majoritatea cazurilor navele de salvare începeau căutările în zonă la câteva ore

83

6*

de la incident, ar fi fost practic imposibil ca ele să nu găsească măcar o pată de ulei sau petrol plutind pe suprafaţa apei. Pentru ca epavele să fie dispersate în afara *Triunghiului* la mari distanţe într-un timp atât de scurt, curenţii maritimi trebuiau să le poarte cu peste 500 km/oră!

În noaptea de 3 spre 4 octombrie 1951 cuirasatul brazilia*năão Paulo* (având la bord un echipaj format din 8 oameni) era condus de două remorchere în vederea dezafectării şi casării. Pe când cele 3 vase navigau la sud-vest de insulele Azore, unul din remorchere, din cauza vuiturilor puternice şi a valurilor mari, a desprins cablul de tracţiune. În dimineaţa zilei următoare, oceanul s-a liniştit dar, spre neplăcuta surprinză a tuturor, cablul celui de-al doilea remorcher era rupt, iar cuirasatul dispăruse. Navele şi avioanele de cercetare sosite în regiune nu au reuşit să descopere nici cel mai mic fragment care să fi aparţinut vasului brazilian pierdut într-un mod atât de neaşteptat. Printre rapoartele piloţilor care au participat la operaţiunile de căutare, se găsesc însă câteva observaţii demne de atenţie. Astfel, în cursul nopţii de 4 spre 5, au fost zărite lumini fugare „a căror provenienţă nu a putut fi stabilită44. În dimineaţa zilei de 5 cercetările au continuat dar, în afara unor ciudate forme şi mase întunecate

deplasându-se la suprafaţa mării şi disipându-se apoi imediat, niciun alt indiciu în legătură cu dispariţia cuirasatului nu a mai putut fi relevat.

În decembrie 1954, nava *Southern Districts,* fostă LST (Landing Ship Tank – Navă de debarcare pentru tancuri) a US Navy, transformată în transportor de sulf, a fost pierdută în Atlantic, cu un echipaj de 24 de marinari, fără a lansa niciun S.O.S. şi fără o urmă, cu excepţia unui colac de salvare găsit în largul coastelor Floridei.

„*New York Times*” scria la 14 decembrie 1954: „Portland, Me. Decembrie 13 (AP). Cercetarea aeriană a apelor de coastă nu a reuşit să descopere cargoul care trebuia să ajungă aici acum 3 zile cu un echipaj de 24 de oameni şi o încărcătură de sulf.

Nava este *Southern Districts* de 3 337 tdw, plecată din Port Sulphur (Louisiana-S.U.A.) pentru Bucksport (Mâine) şi apoi Portland (Mâine). Ultimul mesaj de la ea a venit

din Golful Mexicului, pe 3 decembrie. Cargoul se afla probabil în dreptul coastelor Carolinei de Sud pe 7 decembrie, o zi după ce furtuna a lovit zona”.

„*New York Times*15 decembrie 1954:

„US Coast Guard a continuat ieri, fără succes, cercetările pentru a găsi nava *Southern Districts* care a trimis ultimul mesaj proprietarilor, Southern Steamships Company, pe 4 decembrie. Un alt vas a raportat că a văzut cargoul pe 7 decembrie, în dreptul portului Charleston (Carolina de Sud), dar nimeni nu a mai auzit despre el de atunci”.

S-a emis ipoteza că *Southern Districts* a împărtăşit soarta navei „surori”, *Southern Isles* de acelaşi tip şi aparţinând aceleiaşi companii. *Southern Isles* se rupsese în două în timpul unei furtuni şi vasele care ajunseseră la locul accidentului, puţin timp după ce s-a produs, nu

găsiseră decât rămăşiţe de epavă şi 6 supravieţuitori dintr-un echipaj de 23. Accidentul se întâmplase la 5 octombrie 1951 în dreptul Capului Hatteras (Carolina de Nord).

Pe 17 decembrie, US Coast Guards a abandonat cercetările, considerând cargoul *Southern Districts* pierdut.

La 1 ianuarie 1955, *„New York Times”* scria:

„Washington DC. Dec. 31 (AP). Nava *USS Anacostia* (...) a văzut pe 7 decembrie 1954 un vas a cărui descriere se aseamănă cu a cargoului *Southern Districts,* luptându-se cu valurile înalte şi vânturile puternice din dreptul portului Charleston (Carolina de Sud)”.

Este de remarcat însă că, datorită condiţiilor meteorologice dificile, oamenii de pe nava de patrulare nu au reuşit să stabilească cu certitudine dacă vasul era sau nu *Southern Districts*. În cazul unui răspuns pozitiv, atunci este greu de înţeles motivul pentru care, dacă ar fi avut probleme din cauza furtunii, nu a emis un S.O.S. către *USS Anacostia* sau nu a intrat în portul Charleston.

La 3 ianuarie 1955 ziarul *„New York Times*” anunţa că începuseră audierile Curţii din New Orleans (Louisiana) în cazul *Southern Districts* despre care se credea că se rupsese în două pe marea furtunoasă, ca şi *Southern Isles*. Dezbaterile plecau deci de la o idee preconcepută, aceeaşi care determinase US Coast Guards să abandoneze

cercetările la 17 decembrie 1954 la numai 4 zile după ce nava fusese anunţată ca „întârziată”. Ziarul american relata în continuare că, „în lumina celor două dezastre gemene”, US Coast Guards ordonase ofiţerilor săi responsabili de siguranţa navigaţiei să oprească în porturi orice nave de acelaşi tip şi să anuleze certificatele de navigaţie oceanică sau

costieră ale acestor vase. Dar „*New York Times*" mai furniza o informaţie extrem de interesantă: „Nava *Tullahoma* a cules pe 2 ianuarie la ora 2: 30 PM, în dreptul coastelor Floridei, la Sand Key, un colac de salvare având imprimat numele de *Southern Districts*". În următoarele câteva zile acelaşi cotidian publica fragmente din cadrul dezbaterilor, în care câţiva marinari sau soţiile victimelor se întreceau a califica nava *Southern Districts* drept un „sicriu plutitor". Se spunea că întreaga chilă era „plină de găuri", maşinile „nu erau bune de nimic", cargoul era doar „o mână de fiare vechi" care „gemea şi trosnea" la fiecare val.

După câteva luni de dezbateri în care aceste declaraţii au fost infirmate de dovezile prezentate de companie şi de comisiile de inspectori ai US Coast Guard, Comandamentul US Coast Guard şi Curtea au concluzionat că *Southern Districts* s-a scufundat din „cauze necunoscute" luând decizia de a nu fi aplicate niciun fel de măsuri împotriva celor care aprobaseră plecarea cargoului în călătoria nefastă.

Ultimul contact radio dintre Southern Steamships şi navă fusese o comunicare a acesteia din dreptul coastelor Carolinei de Sud, conform căreia la bord „totul era bine". Totuşi, mesajul nu menţiona cu precizie în ce punct al coastei americane ajunsese vasul. Aprecierea că locul era situat în dreptul statului Carolina de Sud se baza pe declaraţia provenită de la *USS Anacostia* care, după cum s-a văzut, nu era sigur de identificarea făcută. De aceea, una dintre enigmele dispariţiei, găsirea colacului de salvare în dreptul Floridei, mult mai la sud de Charleston, a fost rezolvată, susţine Kusche. Cheia soluţiei rezidă din presupunerea că, probabil, unul dintre marinari ar fi aruncat colacul peste bord câteva zile înainte de accident, deoarece învelişul lăcuit al plutei fusese smuls, făcându-l inutili

zab il. Din păcate „rezolvarea” este mai degrabă o ipoteză forţată să se potrivească într-un spaţiu rămas gol din mozaicul teoriilor care vor să stabilească cu orice preţ, indiferent de dovezile existente, o anumită imagine despre cele petrecute cu *Southern Districts.* Pe parcursul a numai două pagini ale cărţii lui Kusche, o *probabilitate* devine *certitudine.* Astfel „nava *putea să fie* cea văzută în dreptul portului Charleston” (pag. 190), devine „nava *a fost văzută* ultima oară în dreptul portului Charleston”, (pag. 192), pe când posibilitatea ca respectivul colac de salvare să fi fost deteriorat de rămânerea timp de aproape o lună (5 decembrie – 2 ianuarie) în apele oceanului, nici nu este luată în consideraţie. În mod similar se contestă şi posibilitatea ca vasul să se fi scufundat în largul coastelor Floridei (în zona *Triunghiului),* deşi este evident faptul că, dacă *Southern Districts* era „o strecurătoare plutitoare”, aşa cum a fost prezentat şi ar fi avut de înfruntat o furtună puternică, echipajul său ar fi luat, mai mult ca sigur, chiar împotriva voinţei proprietarilor, decizia de a se adăposti în portul Charleston. Comisia de anchetă i-a criticat pe proprietari pentru întârzierea de a comunica pierderea navei (11 decembrie în loc de 5 decembrie) dar aceasta vine în contradicţie cu informaţia de pe 7 decembrie a vasului *USS Anacostia.* Ori nava văzută *era Southern Districts* şi atunci compania nu avea de ce să se îngrijoreze, ori *nu era* şi atunci nu se poate şti dacă a dispărut în dreptul Georgiei, Floridei sau Carolinei de Sud!

La 26 septembrie 1955 iahtul *Connemara IV* a fost descoperit la 150 mile de insulele Bermude, fără un om la bord.

Registrele „Lloyd” *(„Lloyd's Weekly Casualty Reports voi. 142) consemnau:**

„Londra. Septembrie 29. Agenţii companiei

petrolierului *Olympic Cloud* au recepţionat un mesaj de la căpitan, trimis pe data de 26 septembrie ora 11:35 PM, G.M.T.: «în timpul drumului meu, la 31°41 lat. nordică şi 60°19 long. vestică (150 mile sud-est de Bermude) am găsit iahtul cu motor *Connemara IV* din Londra, cu o lungime de aproximativ 22 m, echipat cu două diesele şi staţie ra

87

di o, în derivă pe mare, abandonat. 11 remorchez la Dakar». (...)

Londra. Septembrie 30. De la căpitanul petrolierului *Olympic Claud*: Parâma de remorcare s-a rupt şi iahtul *Connemara IV* s-a scufundat”.

Este curios de constatat că iahtul fusese găsit intact după o derivă fără echipaj pe ocean, dar la 4 zile după descoperirea sa de către o navă mare s-a scufundat. Kusche afirmă că, probabil, echipajul iahtului s-a înecat în uraganul Ione, care a pornit de la 250 mile de San Juan la 14 septembrie, a lovit Norfolk-ul la 18 septembrie şi a ajuns la Newfounland (Terra-Nova, Canada) pe 21 septembrie. „Drumul” urmat de uragan se afla la 300 mile marine, în linie dreaptă, de punctul unde a fost găsit *Connemara IV,* dar căpitanul de pe *Olympic Cloud* nu afirma nicăieri că iahtul ar fi fost avariat de furtună. Ceea ce este mai important însă rămâne faptul că nimeni (nici „Lloyd”, nici autorităţile maritime britanice sau americane) nu a putut afla numărul de oameni care fuseseră la bordul ambarcaţiunii (modernă şi bine echipată) sau data plecării acesteia din Marea Britanie şi cursul urmat. De aceea surprinde siguranţa cu care iahtul este trecut printre victimele uraganului Ione din moment ce *Connemara IV* ar fi putut să se afle în orice altă parte a Atlanticului de Nord în perioada 14 – 24 septembrie! Este regretabilă şi uşurinţa cu care se trece peste paradoxul logic al ipotezei: ori iahtul *a intersectat*

cursul uraganului Ione, una dintre cele mai puternice furtuni ale anilor ’50 (vânturi de 182 mile/oră şi valuri de 12 m) fiind deci inexplicabil motivul pentru care s-a înecat doar echipajul, iar nava a rămas neatinsă, ori *nu a intersectat* acest uragan şi, atunci, unica explicaţie propusă pentru rezolvarea enigmei, cade!

La începutul anului 1958 dispărea în Atlantic vasul *Revonoc* (13, 5 m lungime), care câştigase de 3 ori cea mai faimoasă competiţie nautică sportivă din Statele Unite, cursa Miami (Florida) – Nassau (Bermuda). *Revpnoc* plecase de la insula Key West (Florida) spre Miami în ianuarie 1958 sub comanda proprietarului său, Harvey Conover, editorul revistelor *„Yachting”* şi *„Aviation Agee (*, faimos navigator şi constructor de iahturi. Vasul era considerat

„Cel mai bun cursier oceanic al timpului” proiectat special pentru a face faţă furtunilor şi avea la bord un echipaj specializat în curse prin *Triunghi.* Totuşi, nu a fost lansat niciun S.O.S. şi US Coast Guard nu a găsit decât o plută de salvare de pe *Revonoc,* goală şi aparent nefolosită.

Marţi, 7 ianuarie 1958, *„New York Times”* scria:

„Miami, Fia. Ian. 6 (UP). Harvey Conover (...) şi alte 4 persoane au dispărut în marea răscolită de vânturi din dreptul coastei sudice a Floridei (...)

Alte două bărci au dispărut şi una a fost gata să se răstoarne în marea furtunoasă.

US Coast Guard a raportat găsirea (pe 7 ianuarie – n.a.) a unei plute de salvare aparţinând navei dispărute *(Revonoc* – n.a.). Ea a fost descoperită lângă Jupiter Inlet. situat la 80 mile nord de aici (Miami – n.a.). A fost unica urmă găsită după o zi de cercetări.

US Coast Guard a declarat că (...) *Revonoc*

naviga de la Key West spre Miami, joi (2 ianuarie – n.a.) când a fost probabil prinsă de vânturile ajungând aproape de tăria uraganului, ale celei mai rele furtuni de iarnă din istoria Floridei”.

Kusche citează acest articol ca o concluzie la cazul *Revonoc,* dar „uită” să-l redea complet şi *„probabil prinsă în furtună* ((devine astfel *„prinsă”* în furtună. Este greu de luat în serios afirmaţia privind „cea mai teribilă furtună din istoria Floridei caracterizare ce a putut fi întâlnită la cel puţin 30 de cazuri ale unor nave dispărute în zonă. Atât redactorii ziarului *„New York Times”,* cât şi Lawrence Kusche ar trebui să stabilească o dată pentru totdeauna *CARE* a fost cea mai puternică furtună din istoria coastelor atlantice ale S.U.A. şi *CARE* sunt navele scufundate în această furtună! Dacă *Revonoc* ar fi întâmpinat dificultăţi într-un uragan atât de înspăimântător, ar fi putut lansa un mesaj S.O.S. prin radio sau putea acosta lângă una din plajele Floridei, dat fiind că naviga destul de aproape de uscat. O furtună ele asemenea intensitate nu se iveşte din senin şi Harvey Conover avea prea multă experienţă pentru a se aventura dintr-o temeritate stupidă în larg sub ameninţarea stihiilor dezlănţuite! De altfel, este foarte greu de înţeles argumentaţia lui Kusche, care pare a considera că navele, fie ele civile sau militare, co

merciale sau de plăcere, mari sau mici, cu pânze sau elice, nu au altceva mai bun de făcut decât să pornească la drum în timpul celor mai teribile uragane, ignorând avertismentele birourilor meteorologice din zona respectivă, radiodifuzate cu ore sau zile înainte de înrăutăţirea condiţiilor meteorologice. Dacă această idee apare ca improbabilă în cazul vaselor comerciale (căci proprietarii lor preferă fără îndoială o întârziere în

livrare, unei pierderi a navei şi încărcăturii urmată de plata unor despăgubiri substanţiale către rudele marinarilor şi proprietarii încărcăturii, dacă ancheta constată că vasul respectiv a fost prost întreţinut sau trimis cu bună ştiinţă la dezastru pentru a se încasa asigurarea), ea este de-a dreptul absurdă în cazul unor iahturi de lux. Cine şi-ar începe o croazieră de plăcere în condiţii meteo nefavorabile şi care ar fi logica punerii în pericol a navei şi a propriei vieţi, numai pentru a sfida interdicţia ieşirii din port pe vreme de furtună? De ce atâtea iahturi au fost descoperite abandonate, unele absolut neatinse de furia oceanului, incendiu sau piraţi când, în cazul unui pericol iminent, proprietarii se puteau refugia cu vasul în unul din porturile apropiate?

În februarie 1963 dispare marele cargou *Marine Sulphur Queen,* având lungimea de 150 m, transformat în transportor de sulf topit. Cu un echipaj de 39 de marinari experimentaţi, nava părăsise la 2 februarie portul Beaumont (Texas – S.U.A.) cu destinaţia Norfolk (Virginia-S.U.A.). Încărcătura consta din containere cu sulf topit, în greutate totală de 15 260 tone. Ultimele veşti recepţionate de la vas datează din 4 februarie, pe când acesta se afla la 270 mile vest de Key West, iar dispariţia sa a fost remarcată mai întâi de o… agenţie de operaţiuni bursiere. Unul din marinarii cargoului solicitase acestei agenţii, chiar înainte ca nava să părăsească docurile, plasarea unui ordin de cumpărare într-o afacere cu grâne. Executând operaţiunea, agenţia a încercat să contacteze cargoul pentru a-şi informa clientul, dar *Marine Sulphur Queen* n-a răspuns insistentelor apeluri, ceea ce a determinat-o să se adreseze armatorilor. Consecinţa a fost declanşarea unei vaste operaţiuni de căutare susţinută de vasele şi avioanele US Coast Guard, care a renunţat la cercetări abia pe 14 martie. Între 8 şi 13 februarie, unităţi ale US Coast

Guard US Navy, US Air Force şi US Marine Corps au efectuat 83 de misiuni cu un total de 500 ore de zbor, investigând zadarnic o suprafaţă de 348 400 mile2 (US Coast Guard, Marine Board of Investigation, *„SS Marine Sulphur Queen: Disappearance at sea on or about 4 February 1963 (t).* Au fost găsite şi identificate ca aparţinând vasului dispărut: 8 veste şi 5 colaci de salvare, 2 plăci cu numele navei, 1 cămaşă, 1 claxon de ceaţă, câteva bidoane de benzină şi ulei etc. S-a emis părerea că 2 veste de salvare şi cămaşa (legată de o altă vestă) fuseseră „probabil purtate”. *Niciun material nu prezenta urme de sulf, explozie sau foc*. Niciunul dintre obiectele de îmbrăcăminte nu erau pătate de sânge, deşi multe purtau semne provenite de la atacurile unor peşti de pradă.

Prima posibilitate de explicare a accidentului este menţionată implicit de Kusche şi se referă, ca de obicei, la o furtună: la data de *3 februarie* nava *SS Texaco California* fusese lovită de vânturi şi valuri puternice care îi răvăşiseră punţile în timp ce parcurgea acelaşi traseu cu *Marine Sulphur Queen,* dar având un avans de câteva ore asupra acesteia. Se poate concluziona, deci, că *Marine Sulphur Queen* a venit imediat în urma lui *SS Texaco California,* intrând orbeşte în „uragan” şi fiind scufundată rapid. Faptul ca *Marine Sulphur Queen* a transmis a doua zi, pe *4 februarie,* un mesaj radio *personal* al unuia dintre marinari este complet ignorat. Această deoarece ar fi greu de explicat de ce o navă avariată de furtună găseşte posibilitatea de a comunica o ştire de familie, dar nu are timp să transmită un S.O.S. sau măcar să avertizeze că străbate o zonă cu condiţii meteo dificile. Devenind astfel clar faptul că SS *Texaco California* şi *Marine Sulphur Queen* nu urmaseră acelaşi traseu, ipoteza a fost abandonată în

favoarea altora care prezentau mai multe elemente de credibilitate. Este de remarcat faptul că Sistemul de Raportare al US Coast Guard pentru Vasele Comerciale din Atlantic a localizat nu mai puţin de 42 de nave care ar fi trebuit să observe transportorul *Marine Sulphur Queen* pe

4 sau 5 februarie. Imediat, US Coast Guard a luat legătura cu fiecare dintre aceste vase, dar niciunul nu văzuse transportorul. La aceasta adăugându-se şi lipsa unui S.O.S., Comisia de Investigaţii a Marinei a ajuns la con

91

cluzia că: „Dispariţia vasului a avut loc atât de rapid, încât nu s-a putut transmite niciun mesaj de alarmă”.

Principalele ipoteze analizate pentru a explica presupusul naufragiu au fost:

1) ***Explozie în tancurile cargoului.*** Provocată de agitaţia în masa de sulf (datorată mişcărilor navei în timpul navigaţiei) care ar fi eliberat gaze greu de evacuat pe gurile de ventilaţie, ce ar fi putut fi obturate de sulful agitat de furtună.

Ipoteza nu poate fi acceptată datorită: lipsei urmelor de explozie pe resturile găsite; lipsei oricărui raport al navelor din zonă despre vreo deflagraţie; faptului că apele nu au fost poluate de sulful ce s-ar fi revărsat din rezervoarele distruse şi faptului că *Marine Sulphur Queen* nu a raportat pe 4 februarie că străbate o regiune furtunoasă.

2) ***Ruperea navei în două.*** Cauzată de vechimea vasului (19 ani) şi de transformările pe care le suportase când a fost modificat în transportor de sulf, cele 9 compartimente etanşe ale sale fiind înlocuite printr-un singur tanc lung de 108 metri nava rămânând divizată doar în 2 secţiuni etanşe, prova şi pupa, despărţite printr-un perete vertical situat la mijlocul corpului.

Această ipoteză nu explică lipsa poluării zonei şi lipsa supravieţuitorilor care ar fi avut timp să-şi lanseze măcar plutele dacă nu şi bărcile de salvare, căci scufundarea celor două părţi s-ar fi făcut în câteva minute. Nu este explicat de altfel nici motivul *propriu-zis* al ruperii vasului după ani de navigaţie pe ape mai agitate şi cu încărcături mai mari. Ipoteza menţionează numai de ce *nu ar fi putut pluti* cele 2 părţi ale navei rupte şi nu de ce *s-ar fi produs accidentul.*

3) *Răsturnarea navei cu chila în sus.* Cauzată de o posibilă deplasare a centrului de greutate al încărcăturii, concomitent cu ruliul accentuat de valurile agitate.

Ipoteza este puţin probabilă. Sulful lichid nu provoacă deplasări atât de bruşte ale centrului de greutate ca o încărcătură solidă scăpată din legături pe timp de furtună. Transportoarele de fluide sunt astfel proiectate încât suportă mişcări interioare ale substanţei respective mult mai intense şi mai dese decât un cargou obişnuit care transporta

utilaje sau maşini. În orice caz fenomenul ar fi fost precedat, după opinia experţilor Marinei Americane, de dificultăţi în controlul navei (atât al stabilităţii cât şi al direcţiei), ruliu deosebit de puternic etc., ceea ce ar fi constituit un semnal de alarmă şi l-ar fi obligat pe căpitan să ia măsuri de reducere drastică a vitezei şi schimbare a cursului.

4) *Explozia aburilor rezultaţi din contactul între apa de mare şi sulful topit*. Cauzată de infiltrarea apei în tancul cu sulf, urmată de acumularea de aburi într-un spaţiu închis, ceea ce ar fi provocat o explozie gen „cazan de aburi fără supapă”.

Ipoteza a fost infirmată de lipsa urmelor de explozie pe rămăşiţe, precum şi de lipsa unei explicaţii pentru cauzele infiltrării sistematice a apei

în tanc. Concluzia Comisiei: „(...) Totuşi, cercetări mai recente par să elimine posibilitatea acestei reacţii (între apa de mare şi sulful topit, având ca rezultat aburul – n.a.)”.

5) ***Explozia unei mixturi de gaze inflamabile* (ipoteză adăugată de Comandamentul US Coast Guard la cele 4 ale Comisiei Marinei). Cauzată de gazele explozive concentrate în spaţiul gol dintre tancul rezervor şi corpul navei. Vaporii de sulf, carbonul şi hidrogenul sulfurat, eliminate de încărcătura de sulf topit ar fi putut exploda dacă intrau în contact cu o flacără. Ipoteza era susţinută de faptul c'a în 1962 se înregistraseră mici incendii locale (pe suprafeţe de câteva zeci de centimetri pătraţi) la garniturile de izolare ale tancului nr. 4, datorate depunerilor de sulf, ulterior solidificate. Incendiile se stinseseră de la sine în majoritatea cazurilor şi nu provocaseră niciun motiv de îngrijorare echipajului, consemna US Coast Guard.**

Ipoteza a fost însă infirmată atât de lipsa oricăror dovezi despre o explozie, cât şi de faptul că, în cazul unei deflagraţii puternice, sfărâmăturile şi fragmentele de epavă ar fi fost, mai mult ca sigur, împrăştiate pe o suprafaţă considerabilă şi astfel uşor de găsit în timpul cercetărilor întreprinse de autorităţile maritime americane sau de celelalte nave care traversau zona. De altfel, însuşi Kusche, care concluziona că există 5 moduri sigure de a explica accidentul (fără a se decide însă pentru vreunul dintre ele), şi afirma că US Coast Guard ar opta pentru „explozie4”.

(deşi aceasta era varianta cea mai puţin probabilă, datorită lipsei totale a urmelor de foc sau sulf pe rămăşiţele descoperite) atrăgea atenţia că, în 1975 existau 11 transportoare de sulf lichid în lume şi niciunul nu suferise vreun accident major în

ultimii 10 ani.

La 5 iulie 1963 ziarul „*Miami Herald*" anunţa că US Coast Guard din Miami şi „cel puţin 7 avioane de salvare" ale bazei aeronavale americane din Guantánamo cercetau intens de două zile zona Northeast Cay-Pedro Banks unde marţi 2 iulie dispăruse pescadorul *Snp Boy* (19 m lungime) cu 55 de oameni la bord. „*Lloyd's Weekly Casualty Reports*" consemna la 9 iulie 1963: „Vasul *Sno Boy* a fost descoperit intact la sud de Kingston, Jamaica, după câte a anunţat US Navy astăzi. Un purtător de cuvânt al US Navy a declarat că nava îşi anunţase poziţia prin radio la Cartierul General al Flotei Atlantice din Norfolk. El a mai menţionat că vasul fusese întârziat din cauza vremii nefavorabile şi că acum nu mai avea nicio problemă". Nava nu mai avea într-adevăr nicio problemă pentru că *se scufundase de mult*; informaţia era *greşită* şi este aproape incredibil că serioasa şi competenta societate „Lloyd" nu s-a străduit să verifice adevărul ei. Se poate astfel constata că în registrele „Lloyd" *Sno Boy* figura ca „salvată" când, în realitate, iată ce scria „*Miami Herald*" la 6 iulie 1963: (...) Cercetările continuă pe o suprafaţă vastă din Marea Caraibilor (...) Ele au fost intensificate vineri (5 iulie – n.a.) când a fost găsită tăblia unei mese identificată ca aparţinând vasului, la sud de Jamaica, unde *Sno Boy* trebuia să pescuiască.

Printr-o eroare, s-a raportat vineri că nava a fost descoperită. În realitate era vorba de alt vas (...) reţinut de vremea rea lângă Progresso (Mexic)".

Astfel, în timp ce US Coast Guard intensifica cercetările, US Navy comunica găsirea vasului, iar „Lloyd" înregistra această ştire pe 9 iulie. În aceeaşi zi „*Miami Heralda* scria: „O flotă combinată de nave şi avioane aparţinând US Navy şi US Coast Guard va «pieptăna» astăzi o suprafaţă de peste 50 de mile pătrate, într-o ultimă încercare de a găsi vasul *Sno Boy,* dispărut acum o săptămână cu 40 de persoane la

bord (...)
94

În cele 7 zile de cercetări salvatorii au descoperit doar rămăşiţe (o vestă de salvare, o bărcuţa, un bidon de benzină, câteva prăjini de bambus – n.a.) (...) Un cadavru a fost văzut, dar nu şi recuperat (...) US Navy a declarat că nu există practic nicio speranţă pentru pasagerii de pe *Sno Boy* după o săptămână în ape infestate de rechini (...) Un purtător de cuvânt al US Navy a spus că, probabil, nava s-a lovit de un recif şi s-a scufundat 4. Pe de altă parte US Coast Guard susţine că vasul era supraîncărcat, dar se arată inconsecventă de la o comunicare la alta în privinţa numărului de oameni aflaţi la bord în momentul dezastrului: la început 55, apoi 40. Proprietarul (Snow Boyd) afirma că ambarcaţiunea nu avea locuri de dormit decât pentru cel mult 7 oameni inclusiv echipajul. Rămăşiţele epavei nu au fost recuperate, ci doar văzute de 6 avioane ale US Navy şi US Coast Guard şi *s-a presupus* că proveneau de la *Sno9 Boy,* pentru că acesta avea la bord prăjini de bambus şi bidoane de benzină. Dar aceeaşi încărcătură o aveau în mod sigur (fiind necesară pescuitului) şi cele aproape 70 de pescadoare care cutreierau zona!

Concluzia care se impune: nici cauzele dispariţiei şi nici fragmentele navei nu au fost identificate cu certitudine (cu excepţia tăbliei de masă pescuită de *Marsutana* pe
5 **iulie, dar care putea fi aruncată sau căzută peste bord, fiind stricată, dacă s-ar face o analogie cu ipoteza lui Kusche în cazul *Southern Districts*) deci pierderea lui *Sno9 Boy* rămâne în continuare un incident neelucidat.**

În august 1963 dispare, de data asta în condiţii meteorologice indiscutabil favorabile navigaţiei, vaporul britanic de pasageri *City of Glasgow,* cu 480

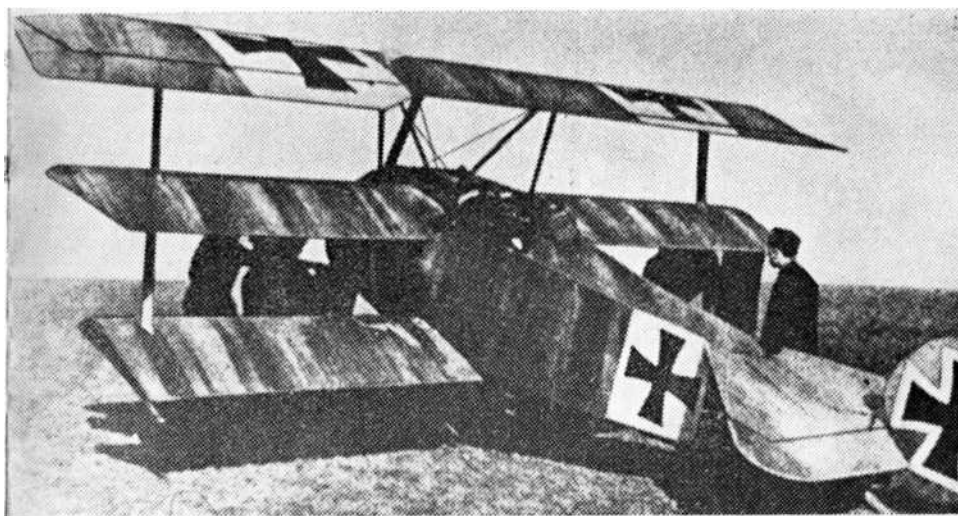
de oameni la bord. Timp de aproape o lună apele *Triunghiului* au fost răscolite de nave şi avioane britanice şi americane, dar cercetarea atentă a unei suprafeţe de câteva mii de mile pătrate nu a dus la descoperirea vreunui indiciu despre vas, pasageri sau cauzele naufragiului.

În octombrie 1966, un remorcher oceanic american, *Southern Cities* (19 m lungime) dispare nu mult după ce a părăsit portul Freeport (Texas-S.U.A.), tractând un şlep greu, de 65 m lungime. Constatând că vasul nu transmite mesajul de rutină la ora fixată şi nereuşind să restabi

lească legătura radio, postul de urmărire de pe ţărm solicită asistenţa US Coast Guard. A fost declanşată imediat operaţiunea de salvare, la care au participat avioane şi vedete rapide. Ajunsă în zona unde se presupunea că ar fi avut loc incidentul, flotila de intervenţie a găsit cu uşurinţă şlepul, cu încărcătura de produse chimice intactă şi având atârnată la provă o bucată din parâma de tractare. Cu toate eforturile făcute, nu a fost însă descoperită nicio urmă a remocherului. Singura concluzie care a finalizat ancheta întreprinsă de US Coast Guard a fost: „În absenţa mesajului de pericol, suntem îndreptăţiţi a crede că pierderea remorcherului s-a produs cu atâta rapiditate, încât a făcut imposibilă emiterea oricărui S.O.S”.

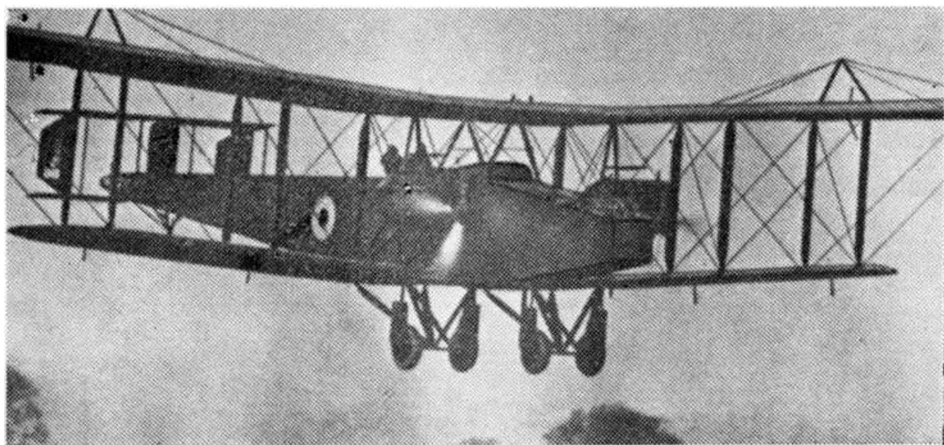
La 11 ianuarie 1967, remorcherul american *Gulf Master* (navă modernă, lansată la apă în 1963 şi având un deplasament de 972 tdw), a părăsit portul Sechelt (Columbia Britanică) îndreptându-se spre Florida (S.U.A.), pentru a nu ajunge niciodată la destinaţie. Nici US Coast Guard şi nici US Navy nu au putut pune dispariţia pe seama unui uragan sau a unei cauze tehnice (incendiu, defecţiune a motoarelor etc.).

În noaptea de 22 decembrie 1967, feerica iluminaţie a oraşului Miami (Florida – S.U.A.) cu prilejul sărbătorilor de iarnă, l-a determinat pe Dan Burak să-şi invite un prieten (Patrick Horgan) la bordul micii sale ambarcaţiuni (*Witchcraft* – 7 m lungime) pentru a admira panorama portului văzut dinspre mare. Ajuns la o milă de ţărm, Dan Burak a oprţi vasul în dreptul geamandurii nr. 7. Se pare că acesta a fost momentul exact când postul de ascultare al US Coast Guard a recepţionat un mesaj de alarmă provenit de la *Witchcraft,* în care se menţiona ca elicea navei fusese lovită sau lovise un obiect submarin astfel încât, deşi chila rămăsese neatinsă, iar vasul nu era în pericol să se scufunde, trebuia să fie remorcat în port. US Coast Guard a răspuns că trimite o vedetă, cerându-i lui Burak să tragă o rachetă de semnalizare pentru a fi mai uşor descoperit. Cei de pe vasul de intervenţie nu au văzut racheta şi nici nu au reuşit să restabilească contactul radio; iahtul şi oamenii aflaţi la bord dispăruseră pur şi simplu, spre stupefacţia autorităţilor. Aşa cum se afirmă în „*Miami Herald*".



Fokker Dreidecker (Germania-1917) considerat cel mai bun avion de vânătoare din timpul primului război mondial.

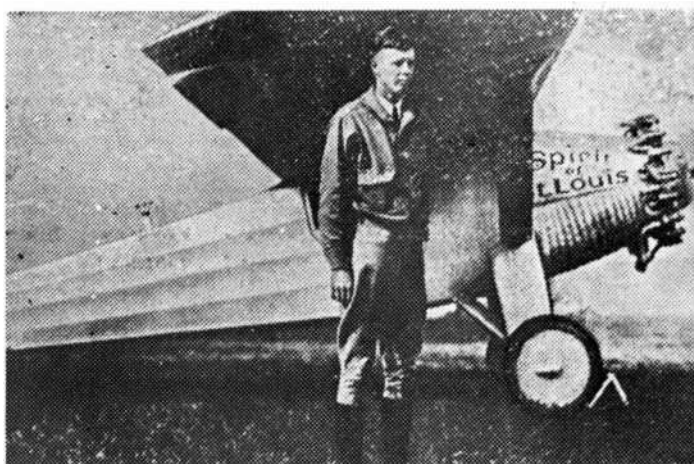
Handley Page (Marea Britanie-1917) considerat cel mai bun bombardier din timpul primului război mondial.



Sudul Peninsulei Gallipoli şi strâmtoarea Dardanele. Zona încercuită este locul unde se presupune a fi dispărut trupe din regimentul „Norfolk”.

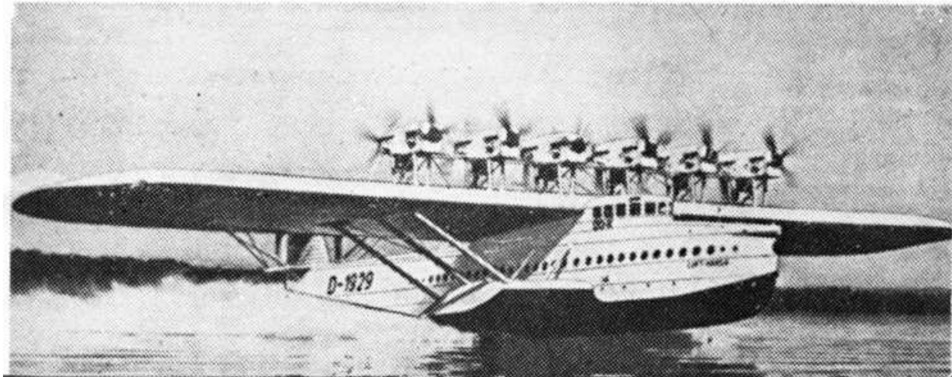


Fokker – F VIII/3 avionul pe care R. Byrd şi F. Bennett au efectuat prima traversare a Polului Nord (1926)

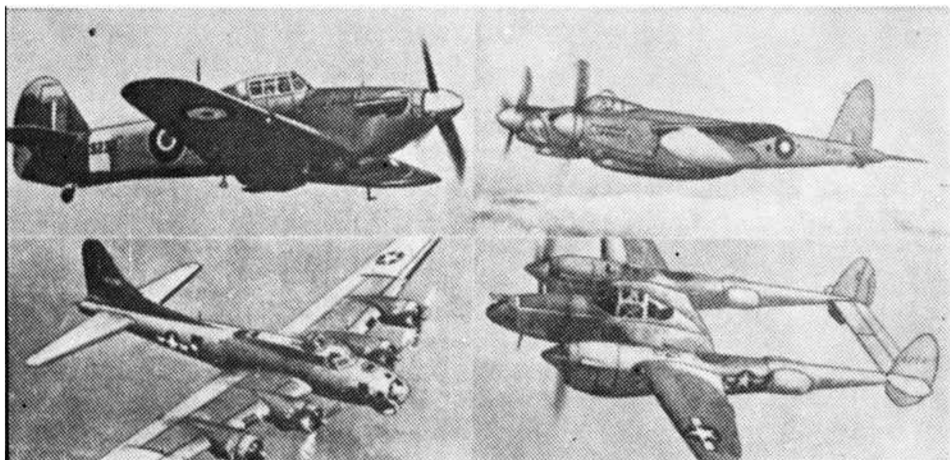


Spirit of St. Louis avionul pe care Ch. Lindbergh a efectuat prima traversare a Oceanului Atlantic (1927)

Dornier DO X – primul hidroavion folosit pentru curse regulate transatlantice (1930)



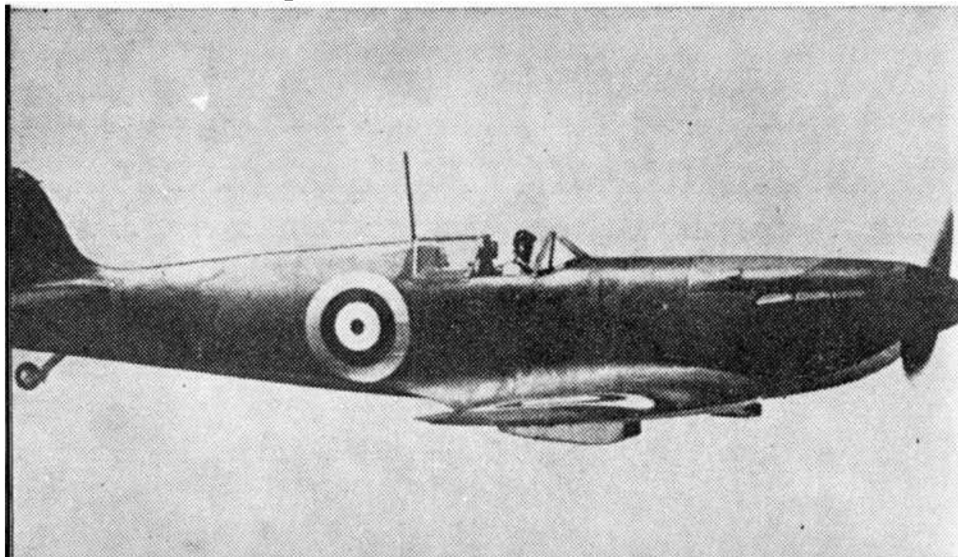
Tipuri de avioane aparţinând aliaţilor, implicate în incinte enig matice în timpul celui de-al doilea război mondial:



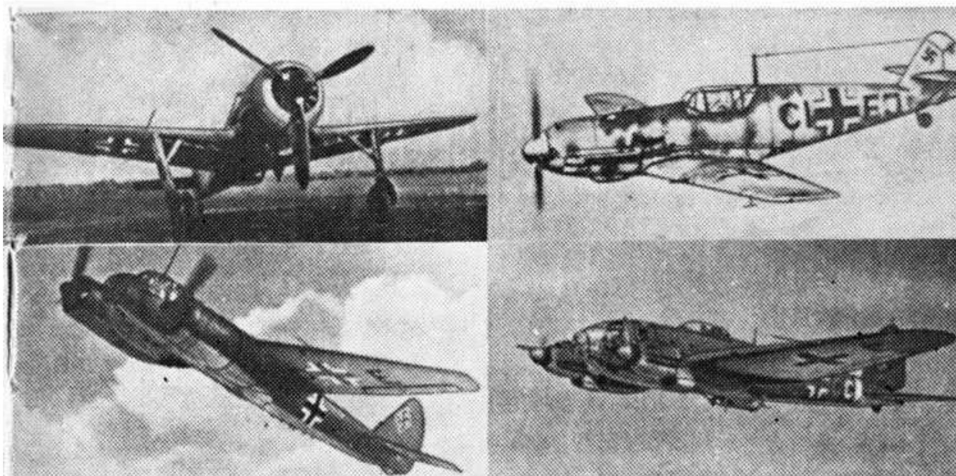
de la stânga la dreapta şi de sus în jos:

Hawker Hurricane; De Havilland Mosquito; Boeing B 17 E; Lockheed P 38 Lightning

Vickers Mark 1 Spitfire IX



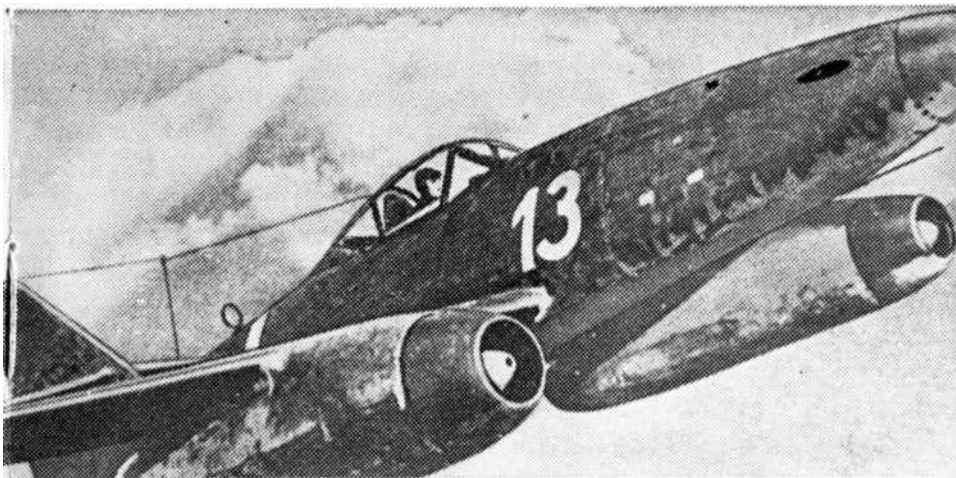
Tipuri de avioane aparţinând germanilor, implicate în incidente enigmatice în timpul celui de-al doilea război mondial:



de la stânga la dreapta şi de sus în jos:

Focke Wulf FW 190 D 2; Messerschmitt Me 109 K 14; Junkers Ju 88 R; Heinkel He 111

Messerschmitt Me 262





de la stânga la dreapta şi de sus în jos:

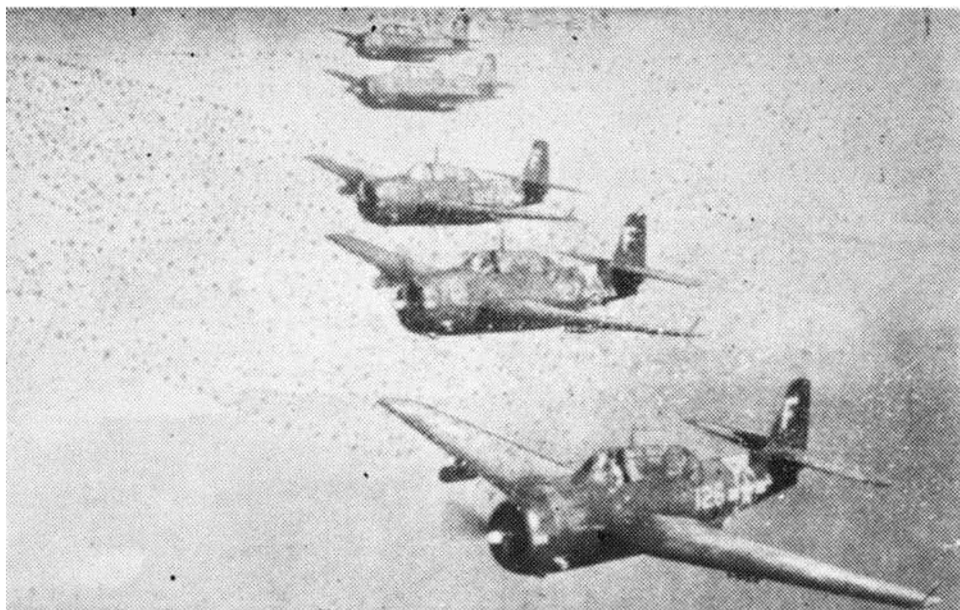
DC *Dakota* (1948); *Boeing Kb 50* (1962); *Martin* P_5 *Mariner* (1943); *Grumman TBM 3 Avenger*

Avioane dispărute în Triunghiul Bermudelor:

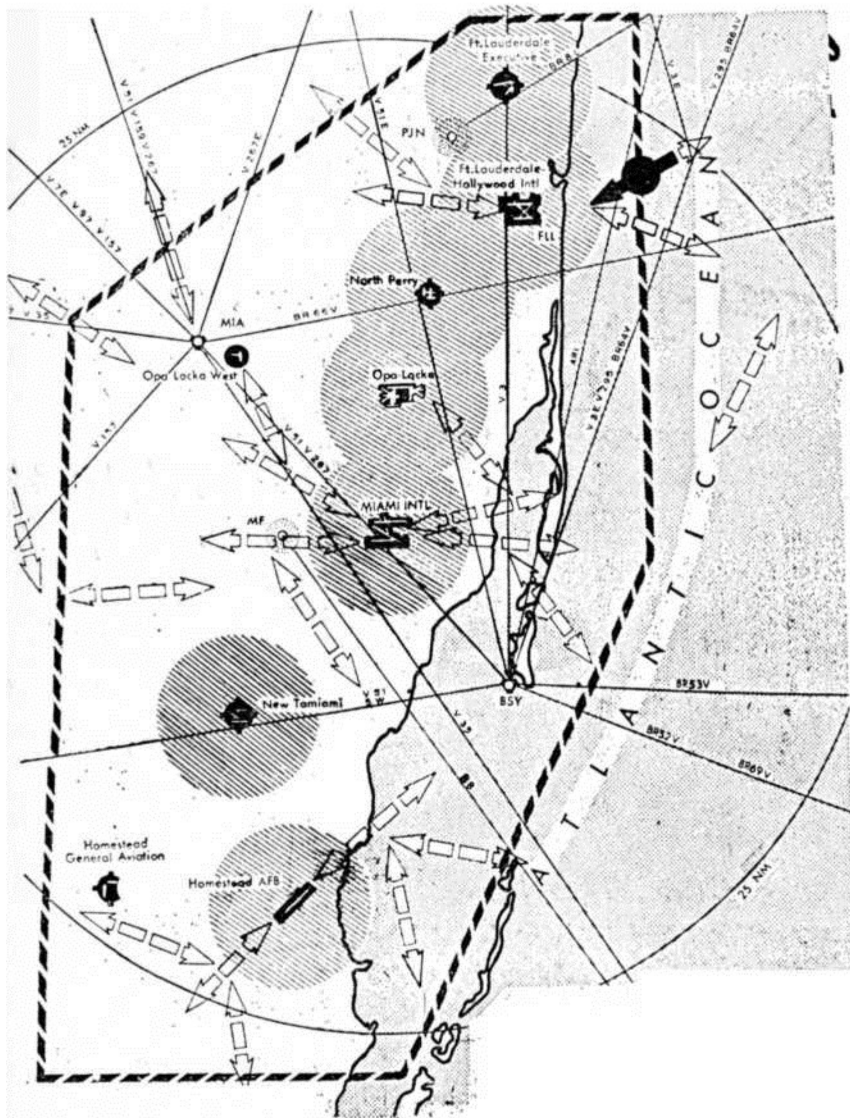
Escadrila celor cinci aerotorpiloare *Grumman Avenger (Zborul 19)*

— 1945

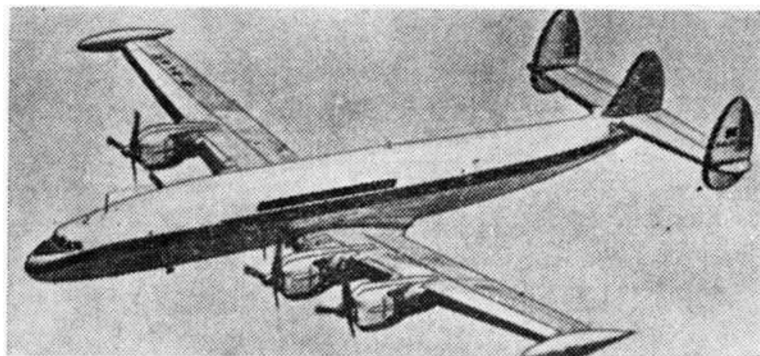
V-1";



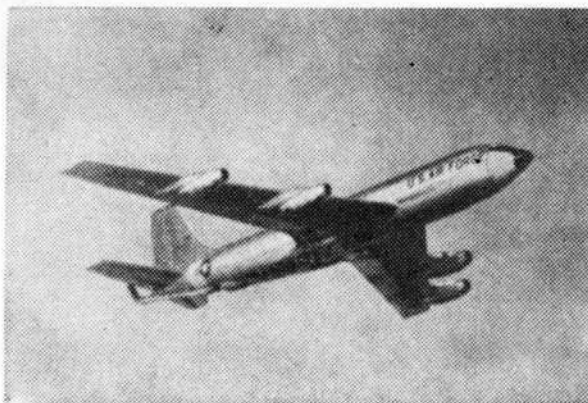
MIAMI, FLORIDA
Zon5 de zbor vizual
Zonă de trafic aeroport
Coridoare de zbor instrumental
Cercul negru indică locul prezumtiv al dispariţiei *Zborului 19* pe ruta de revenire la aeroportul Fort Lauderdale legenda –



Avioane dispărute în Triunghiul Bermudelor:

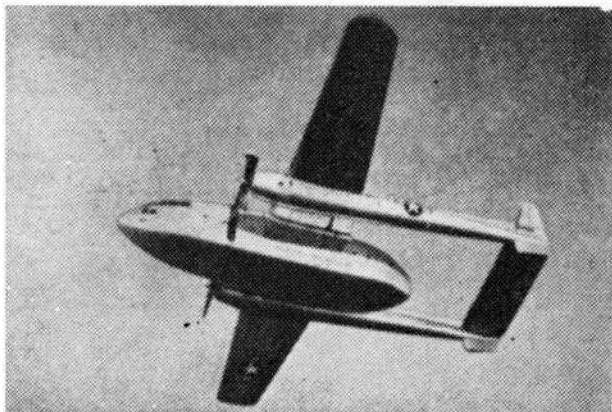


Lockheed SuperConstellation — 1954



Boeing KC 135 — 1963

C 119 Flying Boxcar — 1965



la 29 decembrie 1967, căutările întreprinse de avioane şi vase ale US Coast Guard, Civil Patrol şi nave particulare au durat 5 zile, acoperind o arie

întinsă „de la Islamorada până la nord de St. Augustine şi în largul mării până la 120 mile de ţărm – aproximativ 24.500 mile pătrate". Eforturile au fost însă zadarnice: nu s-a descoperit nici cel mai mic indiciu care să permită elucidarea incidentului, nicio urmă a vasului sau a celor doi oameni. *„Miami Herald"* consemna, la 24 decembrie 1967, declaraţia unui prieten a lui Burak: „Dan era un marinar experimentat şi un bun navigator (...) De asemenea, la bordul navei se aflau mijloace de salvare (colaci, veste şi o plută specială – n.a.)".

Explicaţia oferită de Kusche, care consideră că valurile înalte au răsturnat ambarcaţiunea scufundând-o şi înecându-i pe cei doi, nu rezistă unei analize de detaliu. Pe lângă faptul că nimeni nu s-ar fi dus să „admire panorama oraşului" pe o mare agitată, *Witchcraft* era construit din camere flotabile fiind practic de nescufundat şi, chiar dacă acest lucru s-ar fi întâmplat, distanţa până la ţărm fiind de circa o milă, epava şi cadavrele celor doi ar fi fost *cu certitudine* aruncate pe plajă de către valurile care „asaltau" coasta Floridei (după cum afirmă Kusche), iar US Coast Guard nu ar fi avut nevoie să cerceteze 24.500 mile pătrate de mare în zadar...

1968 a fost un an nenorocos pentru submarine. La începutul lui, submarinul atomic francez *Minerve* (deplasament 2 1002 400 tdw şi 52 oameni la bord) dispărea în Marea Mediterană, urmat la scurt timp de cel israelian *Dakar*. Nici Marina Franceză, nici Marina Israeliană nu au putut găsi epavele sau măcar vreo urmă a celor două submarine, iar societatea „Lloyd" consemna că motivele pierderilor rămân necunoscute o dată ce ipotezele defecţiunilor tehnice şi atacului inamic au fost eliminate de către comisiile de anchetă.

În mai 1968 a dispărut una dintre unităţile Flotei Americane a Atlanticului, submarinul atomic *USS Scorpion*(deplasament 3 100/3.500 tdw şi 99

oameni echipaj). După o misiune de trei luni în Mediterana, în cadrul Flotei a

6- a, *USS Scorpion* părăsise Gibraltarul şi trebuia să se

prezinte la baza navală Norfolk (Virginia – S.U.A.) la 28 mai 1968. Ultimul mesaj provenit de la bordul său a fost recepţionat la 21 mai, atunci când vasul ar fi trebuit să se găsească la aproximativ 250 mile vest de Azore. Cum încercările ulterioare de a-l contacta au eşuat, el a fost considerat oficial pierdut la 5 iulie şi, în consecinţă, US Navy se pregătea să pună capăt căutărilor. Iată însă, că la câteva luni de la acest accident, atunci când ecourile stârnite începuseră a se stinge, o navă oceanografică americană, *Mizar,* localiza o epavă într-un punct situat la 400 – 460 mile vest de Azore şi la o adâncime ce depăşea 3.000 m. Fotografiile submarine executate cu acest prilej i-au determinat pe specialişti să afirme că *USS Scorpion* a fost găsit, deşi identificarea nu era absolut sigură. Dar motivele care au provocat această catastrofă rămân în continuare necunoscute. Semnificativ este faptul că pasaje ale diverselor declaraţii oficiale făcute de anchetatori acreditează ideea că accidentul nu a fost provocat de o imperfecţiune constructivă.

Ziarul *„Arizona Republic”* relata la 1 februarie 1969:

(-.) US Navy a dezvăluit că membrii curţii nu au putut explica naufragiul submarinului *USS Scorpion* (...) Au fost eliminate două cauze posibile ale scufundării: ciocnirea cu un vârf montan subacvatic sau o defecţiune la generatorul nuclear al submarinului.

S-a stabilit că nu exista munţi submarini în zona unde s-a scufundat nava şi, după analiza mărturiilor experţilor „curtea a decis că posibilitatea unei

defecţiuni a sistemului de propulsie nuclear poate fi «eliminată» (...) Curtea nu a descoperit niciun fel de dovadă care să sugereze o acţiune nebunească sau un sabotaj (...) Nu a fost găsit niciun element care să sprijine ipoteza unei coliziuni cu *o* navă de suprafaţă sau submarin deoarece «nicio navă americană sau a vreunei alte naţiuni nu a raportat o astfel de coliziune» (...) US Navy a afirmat că echipajul era foarte experimentat şi stabil (marinarii erau veterani care navigau pe aceeaşi navă de mult timp, element destul de rar în marinele militare – n.a.) răspunzând mai mult ca sigur cu rapiditate oricărei situaţii de urgenţă.

98

Un accident de inundare a corpului ar fi fost, în mod normal, controlat foarte repede de către un echipaj atât de bine antrenat şi experimentat.

(...) Deşi fotografiile (navei *Mizar* – n.a.) nu indică faptul că pierderea submarinului s-ar fi datorat exploziei uneia dintre torpilele sale, curtea a investigat chiar şi această posibilitate”.

Această ultimă ipoteză, pe care comisia de anchetă nu o acceptase în 1969, a fost scoasă la lumină din noU la sfârşitul anului 1984, când presa americană a „redescoperit” raportul final al Curţii şi opinia unor experţi ai US Navy care afirmau că numai o explozie a torpilelor ar fi provocat o scufundare atât de rapidă. Dar, nici raportul – Curţii, nici US Navy nu au putut susţine această posibilitate deoarece, în cazul exploziei unei torpile în tubul de lansare, s-ar fi produs o deflagraţie în lanţ (prin simpatie sau şoc direct) a celorlalte torpile, chiar dacă nu toate aveau montate focoasele (care nu sunt nucleare, ci clasice); regulamentul US Navy prevede ca măcar jumătate din torpilele aflate în tuburi sau în magazie să aibă focoasele puse. Dar, la submarinele de tip *USS Scorpion,* magazia prova de

torpile se află chiar în spatele camerei de lansare, deci explozia ar fi pulverizat întreaga provă, până la chioşc. Pe fotografiile obţinute de *Mizar* se constată însă că epava de lângă Azore (dacă este vorba într-adevăr de *USS Scorpion)* este aproape intactă, cu excepţia chioşcului care a fost smuls şi zace la 30 m de provă, dar pare şi el relativ intact.

Oricare i-ar fi fost cauzele, catastrofa a avut implicaţii majore în activitatea de proiectare şi construcţie a submarinelor atomice americane, determinând modificări ale regulamentelor şi normelor specifice, în sensul sporirii siguranţei navigaţiei acestui tip de vase şi trecerea la construcţia submarinelor crucişătoare de peste 6.000 tdw.

Pierderea lui *USS Scorpion* a eclipsat pentru un timp alte naufragii, astfel încât dispariţia cargoului *Ithaca Island* (noiembrie 1968) a atras mai puţin atenţia. Proprietarii vasului şi ai transportului de grâne efectuat pe ruta Norfolk-Manchester au primit despăgubiri substanţiale de la compania de asigurări, dar ancheta efectuată cu acest prilej nu a dus la descoperirea nici unui element care să

ofere o explicaţie satisfăcătoare a celor petrecute. Nu au fost găsiţi supravieţuitori sau fragmente de epavă, deşi apele *Triunghiului* au fost răscolite timp de 2 săptămâni de navele şi avioanele US Coast Guard. Nu au fost emise nici. un fel de ipoteze explicative, nici de natură meteo (furtuni), nici tehnică (explozie, incendiu, rupere a navei etc.).

La 12 iulie 1969 ziarul londonez *„Times”* consemna: „Pe data de 1 iulie, nava britanică *Maplebank* a raportat descoperirea unui vas de 18 m lungime, plutind răsturnat în largul coastelor nord-vestice ale Africii (...)

Pe 4 iulie a fost descoperit (de nava *Cotopaxi* –

n.a.) un alt iaht navigând înspre est, în mijlocul Atlanticului. Ambarcaţiunea era lungă de 11 m şi părea a-şi urma cursul datorită unui pilot automat (mecanism automat de comandă a cârmei – n.a.), deoarece nimeni nu se afla în cockpitul său (…)

***Vagabond,* un iaht cu motor sub pavilion suedez (6 m lungime – n.a.), a fost recuperat de o navă (britanică – n.a.) după ce fusese găsit abandonat pe 2 iulie (în mijlocul Atlanticului – n.a.)".**

***„New York Times"* scria la 13 iulie 1969 că iahtul suedez era cel în care Peter Wallin efectua o cursă solitară între Stockholm şi Australia. Acelaşi cotidian mai adăuga că, pe data de 8 iulie, petrolierul britanic *Helsona* trecuse pe lângă un iaht de 11 m lungime, plutind răsturnat în mijlocul Atlanticului.**

Aşa cum atestă birourile meteorologice din S.U.A. şi Marea Britanie, vremea fusese excelentă în lunile iunieiulie, primul uragan, Anna, declanşându-se abia pe 31 iulie. Registrele „Lloyd" nu consemnează rapoarte despre mesaje S.O.S. lansate de vreo navă care traversa Atlanticul în acea perioadă, iar Kusche se mulţumeşte să constate că iahtul descoperit pe 8 iulie avea scoici înfipte în carenă, deci, concluzionează el, putea fi abandonat de mult timp". Ipoteza sa este absolut nefondată însă, fiind bine cunoscut faptul că orice vas, după mai mult timp petrecut pe mare, ajunge să aibă carena acoperită cu scoici şi alge dacă nu este curăţată în mod regulat.

Societatea „Lloyd" nu a reuşit să identifice decât iahtul *Vagabond* (celelalte trei nefiind recuperate), dar nici

măcar în cazul dispariţiei lui Wallin autorităţile suedeze şi britanice nu au putut ajunge la vreo concluzie.

În aprilie 1970 cargoul *Milton Iatrides,* având la

bord o încărcătură de ulei vegetal şi sodă caustică, a părăsit portul New Orleans (Louisiana – S.U.A.) plecând spre Cape Town (Africa de Sud). La numai două zile de la părăsirea docurilor a încetat orice transmisie radio, iar cercetările US Coast Guard nu au dus la găsirea nici unui fragment de epavă. Nu s-a reuşit formularea nici unei ipoteze, care să lămurească acest incident petrecut în *Triunghi* în condiţiile meteorologice bune şi pe o rută solicitată de un trafic intens.

În 1970 submarinul atomic francez *Eurydice* dispare în Marea Mediterană, la câteva mile distanţă de zona unde se presupunea că s-a scufundat *Minerve* în 1968. Laboratoarele şi staţiile geofizice franceze şi americane înregistrează în acele zile o puternică explozie, dar fără a o putea localiza cu precizie, iar nava americană de cercetări *Mizar* a descoperit „o porţiune mare din corpul unui submarin", care nu a fost totuşi identificat în mod cert ca fiind *Eurydice.* De altfel, dacă submersibilul ar fi fost scufundat de o explozie (datorată: 1) unui atac cu grenade submarine; 2) unei defecţiuni la generatorul atomic; 3) deflagraţiei stocului de torpile aflat la bord) nu ar mai fi fost găsită nicio epavă, pentru că efectul distructiv al exploziei exterioare sau imploziei, combinat cu presiunea exercitată de apă la adâncimea respectivă, ar fi transformat vasul într-o multitudine de fragmente metalice. Acestea nu s-ar fi dispersat pe o arie întinsă (pentru că, sub apă, rezistenţa opusă de mediu la înaintarea unui corp este mult mai mare decât în aer) dar în niciun caz nu ar fi rămas „lipite" unele de altele sub forma unei epave relativ întregi. Marina franceză şi registrele „Lloyd" consemnează că nu s-a putut găsi o explicaţie satisfăcătoare privind pierderea lui *Eurydice.*

La 25 martie 1973, cargoul norvegian *Anita* (13.000 tdw, 162, 3 m lungime) a fost dat dispărut de

reprezentantul din Statele Unite al companiei proprietare. Nava părăsise portul Norfolk (S.U.A.) pe 21 martie având la bord un transport de cărbuni pentru Hamburg (R.F.G.). De la plecarea din S.U.A. nu se mai ştia nimic despre ea, niciun S.O.S.

101

nu fusese emis, iar cercetările efectuate de US Navy şi US Coast Guard cu ajutorul a numeroase vase şi avioane (conduse de portavionul *USS Independence)* nu au dus la descoperirea vreunui supravieţuitor sau a fragmentelor de epavă. Abia o lună mai târziu a fost găsit în Atlantic un colac de salvare marcat cu numele *M/S Anita,* dar acesta putea fi pierdut de navă şi pe timpul călătoriei spre S.U.A. în faţa lipsei oricăror explicaţii plauzibile (cu excepţia scufundării în marea agitată din perioada 22 – 27 martie 1973, supoziţie pentru care nu existau suficiente dovezi), societatea „Lloyd” a fost nevoită să plătească o despăgubire de
3 milioane de dolari proprietarilor vasului norvegian. Există totuşi o ipoteză, formulată de Lawrence Kusche, care susţine că *Anita* a împărtăşit soarta navei „surori”, *Norse Variant>* identică nu numai ca formă şi dimensiuni, dar aparţinând aceleiaşi companii, având aceeaşi rută precum şi o încărcătură asemănătoare (tot cărbuni dar cu o greutate totală mai mică). *Norse Variant* părăsise portul Norfolk în aceeaşi zi cu *Anita,* 21 martie, devansând-o cu numai două ore. La 23 martie *Norse Variant* transmite însă un S.O.S. anunţând că era pe cale să se scufunde la 150 mile sud-est de Cape May (New Jersey – S.U.A.), iar echipajul lansase bărcile de salvare. Marea era agitată de vânturi cu o viteză de până la 85 mile/oră, valurile atingând o înălţime de 11 – 14 m. Avioanele şi navele de salvare ale US Coast Guard s-au grăbit spre locul naufragiului, dar ajunse acolo nu au găsit nicio urmă de cargou, fragmente de epava sau

supravieţuitori. S-a început cercetarea sistematică a unei suprafeţe pătrate cu latura de 80 mile şi având centrul în punctul de unde raportase nava că se scufundă (în total 6 400 mile pătrate). Căutările au fost efectuate de vase şi avioane ale US Coast Guard, US Navy şi US Air Force. După două zile, pe 25 martie, în dreptul coastelor Virginiei (Cape Henry) a fost descoperită o plută de salvare mare, de culoare portocalie, pe care se afla unul dintre marinarii de pe *Norse Variant,* norvegianul Gabrielsen Stein în vârstă de 23 de ani. Acesta a povestit că în timp ce nava ajunsese în dreptul coastelor statului New Jersey, marea, ce fusese destul de agitata încă de pe 22 martie, a devenit furtunoasă şi a smuls unul dintre capacele calei (de 12X12 m) inundând apoi două dintre

tancuri. Vasul s-a scufundat în aproximativ 5 minute după ce fusese dat ordinul de abandonare. Din această relatare Kusche trage concluzia că şi *Anita* s-a confruntat cu aceleaşi probleme având, bineînţeles, un sfârşit identic. Afirmaţia este cel puţin discutabilă, în primul rând pentru că nu se ştie dacă vasele au parcurs aceeaşi rută. Distanţa Norfolk-Hamburg poate fi urmată pe oricare din cele câteva zeci de trasee comerciale transatlantice cunoscute şi nimic nu obliga nava *Anita* să intre în furtuna care se dezlănţuise tocmai când ea ar fi ajuns (teoretic) în dreptul coastelor statului New Jersey... Neavând obligaţia de a se încadra într-un traiect fix, ca trenurile, vasele comerciale nu navighează unul în urma celuilalt. Dar dacă acest lucru s-ar fi întâmplat totuşi, atunci echipajele de pe cele două cargouri norvegiene ar fi intrat în contact radio şi vizual chiar de pe 21 martie, dat fiind intervalul de timp foarte apropiat la care au părăsit portul Norfolk (2 ore). *Anita* ar fi salvat supravieţuitorii de pe *Norse Variant* sau ar fi fost observată de acesta scufundându-se

înaintea sa. Este greu de acceptat ideea conform căreia cele două vase s-ar fi scufundat în condiţii identice şi zone apropiate doar pentru că sunt de acelaşi tip, aceleaşi dimensiuni şi transportă acelaşi fel de încărcătură. În acest caz de ce nu a transmis şi *Anita* un S.O.S? *Norse Variant* a avut tot timpul să o facă, pentru că nu a dispărut sub ape „în 5 minute”, ci în aproximativ 20 de minute („5 minute de la ordinul de abandonare a navei”, care a fost dat după ce căpitanul a constatat că vasul nu mai poate fi menţinut la suprafaţă). De altfel, chiar în cazul naufragiului cargoului *Norse Variant* apar o serie de întrebări la care nu s-a răspuns mulţumitor nici până astăzi:

1) De ce un vas de asemenea dimensiuni, având cala compartimentată în tancuri etanşe, s-a scufundat după inundarea a doua secţiuni, când în mod normal celelalte ar fi trebuit să-i asigure flotabilitatea? în cazul *Marine Sulphnr Queen* investigatorii au insistat pe greşeala de a se compartimenta vasul în doar două secţiuni etanşe (cauză posibilă a scufundării în situaţia ruperii) afirmându-se că, dacă nava ar fi avut cele 9 compartimente iniţiale, elementele ar fi plutit chiar şi după ruperea ei în două de

furtună. Or, *Norse Variant* NU a fost ruptă de uragan şi ERA compartimentată în mai multe tancuri etanşe. Care a fost atunci cauza unei scufundări atât de rapide fără a lăsa măcar rămăşiţe de epavă la suprafaţă?

2) Ce s-a întâmplat cu echipajul de pe *Norse Variant* îmbarcat în bărci de salvare (unele cu motor) şi plute gonflabile, practic de nescufundat? Este greu de crezut că *absolut toate* bărcile şi plutele au fost răsturnate de valuri şi, chiar dacă ar fi fost aşa, supravieţuitori trebuiau să existe pentru că marinarii

purtau veste de salvare iar rechinii nu intră niciodată în ape agitate de furtună. Chiar admiţând că toţi oamenii s-au înecat, iar bărcile s-au umplut cu apă scufundându-se, navele de salvare ar fi trebuit să găsească plutele, colacii, vestele de supravieţuire sau măcar alte rămăşiţe plutitoare (lemn, cauciuc, material plastic, etc.) Este greu de explicat de ce o flotă aeronavală de mărimea celei trimise în operaţiunea de salvare nu a descoperit decât un om, o plută şi, după o lună, un colac de salvare, rămase de la două cargouri (Kusche adăugând şi pe *Anita* în zona unde a naufragiat *Norse Variant*) de câte 13.000 tdw fiecare!

Cu sau fără martori, toate aceste catastrofe, exasperante pentru oficialităţile americane, au avut nu numai consecinţe publicitare, ci şi economice. După cum consemnează statisticile societăţii *„Lloyd”,* între anii 1975 – 1980, traficul maritim din *Triunghiul Bermudelor* s-a redus considerabil. Chiar şi în aceste condiţii, numai autorităţile maritime americane înregistraseră „dispariţia a nu mai puţin de 600 nave de diverse tipuri şi dimensiuni, între 1971 şi 1982”, după cum consemna Raportul Departamentului Marinei Comerciale, prezentat Comitetului Special al Congresului S.U.A., în 1983. Ziarul *„Miami Herald”* afirma însă (în septembrie 1983) că această cifră este valabilă doar pentru perioada 1979 – 1982 şi că numai autorităţile portuare din Miami (Florida) au înregistrat „dispariţia în condiţii insolite, a 200 de iahturi cu echipaje cu tot, în 1981”. Acelaşi cotidian relata că, spre exemplu, în 1933, un iaht particular având 6 persoane la bord, a fost dat dispărut în apropierea peninsulei Florida. Vedeta de salvare aparţinând US Coast Guard plecată imediat în căutarea ambarcaţiunii, nu a reuşit să descopere nicio

rămăşiţă de epavă sau pată de petrol, deşi marea era calmă iar atmosfera senină şi fără vânturi.

Indiferent de dimensiunile navelor implicate, calitatea echipamentelor sau experienţa echipajelor, se poate constata că în majoritatea covârşitoare a cazurilor, oamenii aflaţi la bord nu au avut timp să lanseze niciun semnal de alarmă, ceea ce înseamnă că incidentul s-a petrecut într-un timp incredibil de scurt. La aceasta se mai adaugă şi faptul că oricât de minuţioase au fost cercetările declanşate în urma tragicelor evenimente, nu au putut fi găsiţi supravieţuitori (de multe ori nici măcar fragmente de epavă) de la respectivele naufragii. Aşa ceva nu poate fi decât rezultatul unei explozii de o rară violenţă. Dar dacă această explicaţie prezintă oarecare credibilitate în cazul unor nave de mici dimensiuni, situaţia se modifică atunci când sunt implicate vase de peste 10.000 tdw. Nici torpilarea, ciocnirea cu o mină sau un recif, nici trombele marine, uraganele sau coliziunea cu un alt vas, nici măcar explozia rezervoarelor de combustibil sau a cazanelor nu pot scufunda o navă oceanică în mai puţin de 3 minute. Acesta este un timp suficient de mare pentru a permite transmiterea unui mesaj S.O.S. sau lansarea plutelor de salvare. Niciunul din cazurile menţionate mai sus nu ar pulveriza un vapor astfel încât navele de salvare, ajunse la locul accidentului după o oră, să nu găsească măcar o bucată de lemn sau o pată de petrol. O analiză atentă a incidentelor cunoscute arată că, doar în 8% din cazuri au fost descoperite fragmente de epave şi de numai 1%0 supravieţuitori. Acest fapt este destul de straniu, căci, după naufragiul *Titanicului,* s-au introdus reglementări stricte privind dotarea cu echipament de salvare. Vestele pneumatice, şalupele, plutele şi bărcile sunt obligatorii pe orice navă, iar numeroase companii au adoptat un costum special pentru marinari, care asigură supravieţuirea acestora în cazul căderii în

apă. Considerând însă prin absurd că niciunul din membrii echipajelor de pe vasele dispărute nu a purtat echipament de salvare sau nu a avut timp să se agaţe de unul din obiectele plutitoare rămase la suprafaţă după catastrofă, cercetările efectuate trebuiau să ducă măcar la recuperarea unor cadavre, lucru ce nu s-a întâmplat niciodată.

105

Accidente maritime se întâmplă, desigur, pe toate mările şi oceanele Terrei: registrele societăţii „Lloyd” atestă că în perioada 1929 – 1954 s-au scufundat 228 vapoare pe toate rutele din lume (cifra nu cuprinde vasele dispărute în al doilea război mondial). Dar, chiar dacă au fost situaţii când navele au naufragiat într-un interval scurt de timp şi fără ca vreun membru al echipajului să fie salvat, cauzele au fost, în marea majoritate a cazurilor, explicate. Dar nu şi toate cele din *Triunghi*.

Dacă, timp de sute de ani, naufragiile enigmatice nu au constituit decât sursa a numeroase legende care circulau printre marinari, iar mai târziu subiecte menite să mărească numărul cititorilor unor reviste de senzaţie, treptat, tot mai mulţi specialişti au început să se preocupe serios de aceste incidente. În ultimul timp s-a dovedit, fără nicio posibilitate de infirmare, că ipotezele despre atacuri piratereşti, molime subite care ar fi provocat moartea echipajelor, accidente datorate coliziunii cu mine, recifuri, vase mai mari, naufragii având drept cauză trombe marine, cicloane, incendii sau explozii la bord sunt nefondate şi nerealiste. Vechile mărturii sunt reluate, confruntate cu altele recente şi, împreună cu datele culese de numeroase expediţii ştiinţifice, tind să contureze tabloul unui fenomen surprinzător. Pentru că ar fi greu de admis atacuri piratereşti asupra unui submarin atomic sau asupra unui cargou de 15.000 tdw ori propagarea de epidemii în rândul

echipajelor unor nave moderne, excelent aprovizionate şi având obligatoriu medici la bord. Niciun incendiu nu se poate propaga în câteva secunde pe un vas de 100 m lungime şi doar o explozie de o forţă inimaginabilă poate pulveriza literalmente o structură de oţel de câteva zeci de mii de tone.

În privinţa *Triunghiului,* se pare că nimic nu i se potriveşte mai bine ca observaţia de ordin general formulată de specialiştii firmei „Lloyd" în 1983: „Dacă în condiţiile deosebitei securităţi a navelor moderne şi intensităţii fără precedent a traficului maritim se mai produc încă destule catastrofe ale căror cauze rămân nedeterminate, concluzia care se impune de la sine este necesitatea unui studiu aprofundat al fenomenelor care duc la aceste accidente".

106

Spre deosebire de *Triunghiul Bermudelor* care rămâne în continuare în mod indiscutabil o zonă enigmatică (şi Kusche, singurul critic de oarecare notorietate al fenomenelor din *Triunghi* a reuşit să demonstreze că naufragiile sau catastrofele aeriene se petrecuseră în condiţii explicabile doar în 5% din cazurile de care s-a ocupat, volumul său omiţând destule incidente *neelucidate),* cu totul diferită este situaţia unei alte zone presupusă a fi martora unor evenimente stranii: *Marea Diavolului,* localizată în apropierea coastelor Japoniei.

Sursa informaţiilor privind *Marea Diavolului* pare să fi fost formată din articole ce au apărut în *„New York Times"* la începutul anilor 1950.

Astfel, *„New York Times"* scria, la 27 septembrie 1952:

„Tokyo, vineri, 26 septembrie (AP). Autorităţile japoneze au comunicat că un val uriaş provocat de o erupţie submarină, a dus la scufundarea unei nave de

observaţie dispărută marţi, cu 31 de oameni la bord. Vasele Pazei de Coastă nipone şi avioanele Forţelor Aeriene aparţinând

S.U.A. nu au descoperit nicio urmă a navei *Kaiyo Maru no. 5* (210 tone) pierdută la 200 mile sud-est de Tokyo. Vasul se afla într-un tur de inspecţie a recifului Myojin, care a ieşit din apele oceanului acum două săptămâni, în urma unei violente erupţii submarine. Nava dispărută avea la bord 9 oameni de ştiinţă şi un echipaj de 22 de mateloţi. Un purtător de cuvânt al Observatorului Meteorologic Central a spus că vasul *Kaiyo Maru* a fost probabil supt în craterul unui vulcan submarin (...). Yonekichi Yagisawa, comandantul Pazei de Coastă Japoneze, a declarat că «este foarte probabil ca vasul să fi fost acoperit de un val uriaş». El a amintit că un astfel de val a fost semnalat miercuri, la nord de recif. Vulcanul a erupt marţi şi din nou astăzi”.

„New York Times” relata pe data de 28 septembrie

1952: „Tokyo, 27 septembrie (AP). Paza de Coastă Japoneză a anunţat azi-noapte că, în mod sigur, un vas de observaţie a fost aruncat în aer în timp ce se găsea în vecinătatea unui vulcan submarin în erupţie (...) Avioane aparţinând Forţelor Aeriene ale S.U.A. şi nave japoneze au răscolit în van regiunea. Au fost pescuite câteva sfărâmături, iar astăzi, un vas de patrulare nipon a descoperit o geamandură aparţinând navei dispărute”.

107

La 30 septembrie 1952, *„New York Times”* scria: „Tokyo, 29 septembrie (Reuter). Autorităţile maritime au comunicat că săptămâna trecută, la 200 mile sud de Tokyo, lângă reciful Myojin, a fost distrus de explozia unui vulcan submarin şi de valurile uriaşe încă un vas japonez. *Toshi Maru* de 60 de tone, având la bord un număr neprecizat de oameni, a fost

dat dispărut în zona în urma erupţiilor vulcanice”.

În sfârşit, la 16 ianuarie 1955, „*New York Times*” consemna: „Tokyo, 15 ianuarie (Reuter). Un foarte slab semnal radio recepţionat ieri aici, i-a făcut să spună pe înfricoşaţii pescari japonezi că „diavolul mării”, care a scufundat 9 vase în ultimii 5 ani, a fost în sfârşit păcălit de o victimă. Semnalul provenea de la vasul de patrulare *Shihyo Maru* (aparţinând Pazei de Coastă Nipone), la 10 zile după ce a fost raportată pierderea sa împreună cu un echipaj de 14 oameni (...) Pescarii vorbesc despre un «diavol» care bântuie regiunea. Autorităţile au declarat zona ca «foarte periculoasă». (...) Neaşteptatul apel radio, provenind de la nava de patrulare, comunica celor care cercetau marea că defectarea aparatului de emisie-recepţie a împiedicat vasul să contacteze ţărmul. Mesajul mai adaugă faptul că echipajul este sănătos şi nava în bună stare, se îndreaptă spre Uraga, port aflat la circa 30 de mile de aici (...)”.

Niciun alt ziar din perioada anilor 1950 nu menţiona incidentele petrecute în *Marea Diavolului*. Ambasada SUA din Tokyo, autorităţile din Guam, Wake Island, Bonin Island, Consulatul General al Japoniei din Los Angeles, Comandantul Şef al Flotei S.U.A. din Pacific, ziarele „*Times*” şi „*Honolulu Star-Bulletin*”, Shigeru Kimura (editor asociat şi director ştiinţific al celui mai mare cotidian japonez. „*Asahi Shimbun*”) sau Yasuchika Ohno (ofiţer de legătură între marinele americană şi japoneză), nimeni nu auzise despre existenţa *Mării Diavolului* sau catastrofe navale şi aeriene petrecute în condiţii enigmatice în apropierea coastelor nipone. Doar cotidianul „*Mainichi Daily Nevjs*” confirma parţial existenţa unei legende:

„*Marea Diavolului* este pseudonimul dat de pescari unei arii situate la aproximativ 70 de mile est de coasta Japoniei. Numărul vaselor distruse sau

zone, cum ar fi *Marea Interioară* (Seto Naikai), rămâne însă mult mai mare decât cel din *Marea Diavolului,* care nu este singura regiune maritimă japoneză periculoasă pentru vase".

Reuter, reputata agenţie de ştiri care a furnizat datele ce au stat la baza articolelor apărute în *„New York Times"* nu a păstrat, din păcate, nicio înregistrare a provenienţei informaţiilor publicate. Se pare că, la originea. articolelor din 1955 se află *„Yomiuri Shimbun",* ziar care publica la 14 ianuarie 1955 un titlu şocant: „DIAVOLUL MĂRII. UNDE A DISPĂRUT SHIHYO MARU. NOUA VASE PIERDUTE ÎN CINCI ANI. MOTIVELE RĂMÂN NECUNOSCUTE". În acest articol, pe lângă folosirea denumirii de *Marea Diavolului* şi relatarea pe scurt a pierderii vasului *Shihyo Maru,* este prezentată şi o listă (confirmată oficial) a celor 9 vase dispărute:

1. **Aprilie 4, 1949. *No. 1 Guro Shio Maru,* 145 tone.** 23**de oameni, pierdut în apropierea insulelor Ogasawara (Bonin).**
2. **Aprilie 21, 1949. *No. 2 Guro Shio Maru,* 145 tone.** 24**oameni, pierdut după ce a părăsit portul Miyake.**
3. **Iunie 1952. *Chyo Huku Maru,* 66 tone, 29 de oameni, dispărut la 120 mile est de insula Mikura după ce a emis un S.O.S.**
4. **Septembrie 24, 1952. *No. 5 Kaiyo Maru,* 210 tone, 31 de oameni, dispărut lângă insula Mikura. Au fost găsite câteva sfărâmături.**
5. **Februarie 7, 1953. *No. 3. Guro Shio Maru,* navă de inspecţie, 145 tone, 18 oameni, pierdută la est de insula Nishino.**
6. **Ianuarie 6, 1953. *Shin Shei Maru,* 62 tone, 17 oameni, dispărut lângă insula Sumisu.**

7. Septembrie 25, 1953. *Fu Ya Maru,* 189 tone, 26 oameni, dispărut lângă insula Miyake.
8. Octombrie 10, 1953. *Shei Shyo Maru*, 190 tone, 25 oameni, pierdut la 20 de mile est de insula Mikura.
9. Decembrie 21, 1953. *Ko Zi Maru,* 150 tone, 22 oameni, dispărut la est de Iwo Jima.

Informaţiile provenite din Japonia duc la câteva concluzii: *Kaiyo Maru* şi *Chyo Huku Maru* pot fi eliminate

109

din analiză, deoarece primul a fost distrus de un vulcan, iar al doilea a emis un S.O.S. Înainte de a se scufunda. Celelalte vase au fost pierdute într-o perioadă de patru ani şi jumătate (aprilie 1949-decembrie 1953), dar nu într-o zonă restrânsă aşa cum spune legenda, ci într-o regiune lungă de circa 750 mile cuprinsă între insula Miyake şi Iwo Jima. Acestea erau nave de mic tonaj (62 – 190 tone) şi, după cum afirma Shigeru Kimura de la *„Asahi Shimbun",* este puţin probabil ca toate să fi fost înzestrate cu aparatură radio. Pe de altă parte niciunul dintre susţinătorii legendei nu indică dimensiunile şi localizarea precisă a *Mării Diavolului* arie aparent binecunoscută mai ales de publiciştii americani, dar necunoscută japonezilor!

Agenţia de Securitate Maritimă emite un buletin informativ *(„Notices to Mariners")* în care avertizează periodic navigatorii să nu se apropie la mai mult de 10 mile de reciful Miyojin datorită intensei activităţi vulcanice submarine. Acelaşi organism neagă însă că ar fi formulat vreodată avertismente speciale privind *Marea Diavolului*. În *„Cartea Albă* ((editată în 1973, Agenţia arată că în apele teritoriale nipone au fost date dispărute 471 vase de pescuit în 1972, 435 în 1970 şi 521 în 1968. Ea apreciază că toate aceste pierderi nu au nimic

enigmatic, numărul lor şi contextul în care s-au petrecut fiind conform pericolelor ce pândesc pe mare vasele de tot felul.

S-a mai afirmat că deasupra *Mării Diavolului,* între Guam şi Japonia, au dispărut şi continuă să dispară numeroase avioane. Acest lucru nu a fost însă confirmat de date care să-i acorde credibilitate, dar povestea, repetată şi preluată de atât de multe ori fără ca cineva să fi întrebat direct autorităţile japoneze sau să fi consultat publicaţiile nipone apărute, a ajuns să fie acceptată ca un fapt „deja demonstrat", situaţie regretabilă, întrucât cele 9 nave pierdute în anii 1949 – 1953 nu justifică o astfel de legendă.

PARTEA A II-a

- **Flăcări pe cer**
- **Fulgere spre soare**

Flăcări pe cer

17 decembrie 1903. Un aparat ciudat, botezat de constructorii săi *Kittyhawk,* reuşeşte să se desprindă de sol şi să se înalţe la câţiva metri. Piloţii şi creatorii acestui biplan, fraţii Wright, realizează astfel primul zbor cu motor din istoria aeronauticii. Deşi lansarea a fost făcută cu ajutorul unei catapulte, succesul lor impulsionează tentativele temerare şi, după numai trei ani, Traian Vuia efectuează primul zbor desfăşurat în întregime numai cu mijloacele aeronavei. Patru ani mai târziu, Henri Coandă construieşte primul avion cu reacţie din lume, devansându-şi astfel contemporanii cu mai mult de patru decenii, iar în 1912 realizează cel mai bun monoplan al epocii. Construcţia aparatelor de zbor capătă amploare, apărând noi şi îndrăzneţe variante ale tipurilor iniţiale. Astfel, în 1910 (Franţa) şi 1913 (S.U.A. – Curtiss) sunt testate cu succes primele hidroavioane. Până în 1914 însă, aviaţia rămâne

monopolul unui număr restrâns de constructori şi piloţi curajoşi, printre care se remarcă în mod deosebit: Vuia, Vlaicu, Bleriot, Coandă, Sikorsky, Curtiss, Santos-Dumont, Caproni, Breguet, Voisin.

Izbucnirea primului război mondial marchează şi momentul intrării efective a aparatelor de zbor mai grele decât aerul pe scena conflictelor armate. Astfel, în bătălia de la Marna (august 1914), avioanele de recunoaştere au furnizat generalului Gallieni informaţii vitale despre o mişcare tactică greşită efectuată de germani. Bazându-se pe aceste date, contraofensiva franceză a dus la oprirea definitivă a înaintării trupelor inamice în faţa Parisului Succesul francez a însemnat o cotitură hotărâtoare în evoluţia ostilităţilor, transformate ulterior din ofensive de

mari proporţii într-o epuizantă încleştare a tranşeelor, la care aliaţii s-au dovedit în cele din urmă mai rezistenţi.

Primul război mondial a semnat certificatul de naştere al aviaţiei militare, contribuind în acelaşi timp la cristalizarea tipurilor de misiuni ce pot fi încredinţate aparatelor de zbor şi care, în linii mari, au rămas neschimbate până astăzi: vânătoare aeriană şi atac la sol; bombardament de zi şi nocturn; recunoaştere şi transport; torpilare.

Desfăşurarea luptelor, folosirea tot mai intensă a avioanelor şi acordarea unui rol însemnat noii arme în tactica aplicată de părţile angrenate în conflict, au avut ca rezultat înregistrarea unui salt semnificativ în performanţele şi caracteristicile aparatelor. Dacă în 1914 viteza maximă de 100 km/oră şi plafonul de 2000 m erau atinse numai de câteva modele, în 1918, viteza de 220 km/oră şi plafonul de 7.000 m deveniseră performanţe obligatorii pentru a face faţă cu succes solicitărilor luptei. La începutul conflictului, armamentul instalat la bordul avioanelor

era format din 1 – 2 mitraliere şi maxim 8 kg de bombe (lansate de echipaj cu mina). După numai patru ani, numărul mitralierelor oscila între 3 şi 7, iar greutatea bombelor (acroşate şi lansate mecanic) atingea 600 kg.

Perioada 1914 – 1918 poate fi considerată „epoca romantică” a luptelor aeriene. Avioanele construite, deşi remarcabile pentru acei ani, apar astăzi ca maşini extrem de fragile, ce solicitau din plin curajul şi îndemânarea celor care le pilotau. Comportarea în misiune şi aprecierile zburătorilor au evidenţiat însă câteva aparate: *Fockker* şi *Gotha* (Germania); *Nieuport*, *Spad*, *Farman* şi *Breguet* (Franţa); *Bristol* şi *Handley Page* (Marea Britanie); Ca*proni* (Italia). Este demn de menţionat faptul că cel mai bun proiectant de componente pentru avioane de luptă în timpul primului război mondial era considerat inginerul Henri Coandă, numit în 1911 inginer şef al companiei engleze „Bristol”. În acei ani, pe baza proiectelor sale, au fost realizate: primul tun de avion (fără recul), instrumente optice de ochire pentru bombardiere şi torpiloare, instalaţii lansrachete pentru avioanele de vânătoare.

Simultan cu îmbunătăţirea performanţelor şi caracteristicilor apartelor de zbor are loc şi o transformare importantă a tehnologiilor de producţie. Aceasta a permis ea.

113

În pofida pierderilor însemnate din timpul luptelor, aliaţii (Franţa, Marea Britanie, Italia, S.U.A.) să dispună împreună, la sfârşitul războiului, de circa 7.000 de aparate, faţă de numai 600 în 1914 (aparţinând Franţei, Marii Britanii şi Rusiei). Pe de altă parte, Puterile Centrale (Germania şi Austro-Ungaria), deşi au început conflictul cu 250 de avioane, reuşesc să-l termine având în dotare nu mai puţin de 2.500 de aparate din cele mai noi tipuri.

Saltul major în performanţele de zbor ale aeronavelor a fost însă mai puţin semnificativ în ceea ce priveşte caracteristicile lor tehnice. Aceste aparate uşoare (500 – „2000 kg) nu dispuneau de staţii radio şi nici de instalaţiile de oxigen necesare piloţilor în cazul zborului la mari înălţimi. Cabinele erau rareori închise şi niciodată climatizate sau presurizate. Celula avea în structură foarte puţine elemente metalice, dominând lemnul, placajul sau pânza.

Domeniu de pionierat pentru epoca respectivă, aviaţia a pătruns dificil în zona aplicaţiilor civile, aici evoluţia fiind mai lentă şi mai puţin spectaculoasă decât cea a aparatelor militare. Afectată încă din primii ani de izbucnirea unui conflict de proporţii mondiale, concepţia construcţiilor aeronautice s-a orientat mai puţin spre realizările cu caracter paşnic, fiind aproape integral acaparată de solicitările războiului. În consecinţă, aviaţia cu destinaţie exclusiv civilă: transport de pasageri, mărfuri sau alte misiuni cu caracter nemilitar a pornit cu paşi timizi la început, iar tatonările s-au extins pe o perioadă relativ mare, când numeroase aparate, suportând extrem de puţine modificării sunt folosite atât în scopuri militare, cât şi civile.

Succesul de răsunet obţinut în 1927 de pilotul american Charles Lindbergh, care a reuşit prima traversare a Oceanului Atlantic fără escală (în 33 de ore şi 32 de minute) pe avionul „Spirit of St. Louis” a determinat compania aviatică de pasageri Air France să inaugureze primele curse regulate transatlantice. Air France devine, rapid, cea mai sigură şi prosperă companie de aviaţie civilă, traseele sale, parcurgând 5 continente, fiind deservite numai de aparate de construcţie franceză (*Dewoitine* şi hidroavioanele *H.S.* şi *H.P.*). Exemplul Franţei a fost imediat urmat şi de alte ţări. Marea Britanie şi S.U.A. (cu *Arm*

strong Whitworth Atalanta), iar ulterior Germania (cu _Fokker_ şi marile hidroavioane _Dornier Do X_ şi _Wall_) şi Italia fondează la rândul lor propriile companii de zbor civile naţionale, destinate atât transportului pasagerilor, cât şi celui de mărfuri, dezvoltându-se astfel o reţea din ce în ce mai densă şi mai întinsă de rute aeriene naţionale şi internaţionale.

Stabilizarea treptată a economiilor, după primul război mondial, apariţia de noi tehnologii şi succesul aviaţiei civile au stimulat cercetările în industria aeronautică, având ca rezultat o serie de perfecţionări semnificative. Astfel, în 1924, compania britanică „Bristol Aeroplane" introducea pentru prima oară trenul de aterizare escamotabil. Această inovaţie, concretizată prin retragerea trenului de aterizare în corpul aeronavei în timpul zborului, a permis îmbunătăţirea caracteristicilor aerodinamice şi deci mărirea vitezei de deplasare. Ca urmare a neîncetatelor perfecţionări constructive, avioanele încep să permită performanţe nebănuite. Astfel, la 9 mai 1926, s-a efectuat prima traversare a Polului Nord, echipajul, (format din americanii R. Byrd şi F. Bennett) pilotând un aparat trimotor _Fokker._

La numai un an (1928) după reuşita lui Lindbergh, un alt succes de răsunet reţine atenţia opiniei publice. Este vorba despre prima traversare în zbor _fără escală_ a Oceanului Pacific pe ruta California (S.U.A.) – Australia.

În paralel cu perfecţionarea avioanelor existente, se remarcă eforturi tot mai susţinute în vederea realizării de aparate ale căror caracteristici să fie net diferite de cele construite până atunci. Ele se materializează însă abia în 1938, când americanul Sikorsky reuşeşte testarea cu succes a primului elicopter, marcând astfel apariţia unui nou tip de aparat de zbor mai greu decât aerul, radical deosebit

de celelalte aeronave.

Deşi avionul echipat cu motor cu reacţie fusese inventat încă din 1910, această concepţie inginerească revoluţionară nu a reuşit să stârnească interesul constructorilor, singurul sistem de propulsie instalat pe avioane rămânând, până spre sfârşitul celui de-al doilea război mondial, motorul cu piston, ce antrena o elice. îmbunătăţirea relativ lentă a aces

115

tuia a menţinut, până în 1939, viteza avioanelor civile la o medie de 300 km/h, simultan cu o capacitate de transport modestă. În consecinţă, timp de aproape două decenii (1920 – 1935) supremaţia în transportul aerian de pasageri şi mărfuri a aparţinut marilor dirijabile germane de tipul *Zeppelin.* Dar, deşi aplicau cele mai bune tehnologii ale epocii, construcţia acestor cetacee aeriene păstra în concepţia iniţială o foarte gravă eroare. După cum se ştie, pentru a se menţine în zbor, coloşii trebuiau umpluţi cu un gaz mai uşor decât aerul. În acest scop a fost ales hidrogenul, element ce se obţine uşor, dar este inflamabil, producând (în prezenţa oxigenului) o ardere intensă. Această carenţă a stat la originea a numeroase şi grave accidente soldate cu pierderea multor vieţi omeneşti, culminând cu tragicul sfârşit al faimosului *Hindenburg* (1936).

Deceniul al patrulea a constituit perioada în care avioanele au fost consacrate ca principalele mijloace de transport aerian. Deşi până în 1935 aparatele civile şi majoritatea celor militare nu erau dotate cu staţii radio, iar aparatura de bord şi motoarele aveau caracteristici şi performanţe relativ modeste, rata catastrofelor aeriene în anii interbelici s-a menţinut la cote mai scăzute în comparaţie cu perioada de după 1945. Chiar dacă situaţia pare paradoxală, ea este o realitate datorată în principal

unor condiţii specifice: traseele parcurse erau mai scurte, se zbura la altitudini mici, în zone puţin periculoase din punct de vedere al condiţiilor meteorologice, iar majoritatea culoarelor de zbor erau prea puţin aglomerate.

La aceasta se adăuga şi calitatea excepţională a personalului navigant. În marea lor majoritate piloţii nu-şi îndeplineau activitatea ca şi cum ar fi fost o meserie oarecare, ci considerau pasiunea zborului drept singurul mod de viaţă acceptabil şi posibil pentru ei. Aviatorii britanici, francezi, români, americani, germani sau canadieni şi-au dovedit de nenumărate ori măiestria în faimoase raiduri intercontinentale sau de explorare a unor regiuni necunoscute din Africa, Asia, America, Antarctica, Oceania sau Arctica.

Capitularea Germaniei (11 noiembrie 1918) pusese capăt la Ceea ce europenii mai numesc şi astăzi, „Marele Război”. După încheierea ostilităţilor, statele majore ale

foştilor beligeranţi au început analiza celor patru ani de lupte, iar una dintre concluzii a fost aceea că aviaţia constituie o armă importantă în războiul modern. Astfel, în anii ’30 au început să se cristalizeze două concepţii doctrinare privind rolul aviaţiei militare, teorii care aveau să influenţeze cursul celui de-al doilea război mondial. Derivată din experienţa primei conflagraţii globale, concepţia *tactică* punea accentul pe armele terestre „clasiceinfanteria şi artileria. Conform ei, indiferent de forţa efectivelor, dotării şi infrastructurii, aviaţia trebuie să rămână doar un element de sprijinire a celorlalte arme. În opoziţie cu aceasta, concepţia *strategică* acordă noului mijloc de luptă un rol mai important, propunând ca arma aeriană să acţioneze având obiective şi sarcini diferite de ale forţelor

navale sau terestre şi dispunând de o totală autonomie organizatorică. În funcţie de cerinţele pe care le putea ridica evoluţia unui conflict, unităţi de aviaţie separate erau afectate celorlalte arme pentru a sprijini direct acţiunile specifice. Datorită experienţei anilor 1914 – 1918, posibilităţilor economice, contextului istoric şi geografic, majoritatea ţărilor au optat pentru varianta *tactică.* Astfel, în Franţa, Germania, U.R.S.S., Japonia, România, Polonia, Italia, au rămas preponderente avioanele cu raza de acţiune scurtă şi medie (maximum câteva sute de km în spatele frontului inamic). Forţele aeriene erau structurate în
3 **mari tipuri de unităţi: 1) aviaţia de recunoaştere şi transport-paraşutare; 2) aviaţia de vânătoare (având în primul rând un rol defensiv); 3) aviaţia de asalt, torpilare, bombardament în picaj şi bombardament mediu (cu destinaţie ofensivă). Evoluţia ostilităţilor în perioada 1939 – 1945 avea să ducă însă la dezastru multe din staţele care au aplicat această doctrină.**

Franţa de exemplu, amăgită de poziţia de principală putere aeronautică avută în timpul primului război mondial, s-a mulţumit să construiască numai avioane de vânătoare pentru apărarea frontului. Prin caracteristici şi performanţe ele erau tributare tuturor aspectelor negative derivate din destinaţia prevăzută: rază de acţiune scurtă, armament uşor, plafon de zbor scăzut. Nedepăşind viteza de 450 km/h, aparatele de tipul *Dewoitine* şi *Morane Saulnisr* au fost realmente surclasate de *Messerschmitt*-urile

germane. Situaţia era agravată şi de faptul că Franţa nu dispunea în anul 1939 de niciun avion de asalt sau bombardier greu. Puţinele bombardiere uşoare *Potez* puteau transporta maximum 800 kg de

bombe şi numai pe distanţe scurte. La aceasta s-au mai adăugat şi efectele negative datorate fragmentării unităţilor aero pe lângă diviziile de infanterie şi forturi, ca unităţi de luptă auxiliare. Consecinţa a fost câştigarea superiorităţii numerice de către germani (pe lângă cea de care dispuneau în privinţa calităţii materialelor şi a concepţiei de luptă), rezultatul inevitabil fiind deruta armatei franceze la mai puţin de 2 luni de la începerea ofensivei germane (mai iunie 1940).

O soartă asemănătoare o avusese, în 1939, eroica Polonie. Avioanele uşoare de bombardament *PZI* – P *23 A Karas* nu erau concepute şi nu puteau lupta (cu toată vitejia piloţilor) împotriva tancurilor grele germane, iar micile aparate de vânătoare *PZI* – P *11 C* (deşi foarte manevrabile) cu viteza maximă de 300 km/h şi înarmate doar cu 2 mitraliere, erau doborâte fără dificultate de vânătoarea germană.

Italia şi Japonia, deşi ţări militariste totalitare, în care ideea agresiunii căpătase credit şi era susţinută de statele majore încă din anii ’20, nu dispuneau de capacităţile industriale şi financiare necesare unor schimbări importante în producţia de tehnică aeronautică. În plus, obtuzitatea şi fanfaronada militarilor şi politicienilor stopa orice încercare de modernizare care ar fi afectat aviaţia.

În pofida sfaturilor faimosului doctrinar aeronautic militar, generalul Douhet, Italia fascistă nu a renunţat la aparatele de vânătoare *Fiat Freccia* şi *Folgore*. Viteza maximă de 400 km/h pe care acestea o puteau atinge şi armamentul uşor instalat la bord, erau mai mult decât suficiente pentru a masacra cavaleria abisiniană sau puşcaşii spanioli republicani, dar nu le-au dat nicio şansă în confruntările cu vânătorii din Royal Air Force (R.A.F.). În ceea ce priveşte bombardierele, deşi produceau aparate de bombardament mediu *Savoia Marchetti,* italienii preferau să le exporte şi să

folosească avioanele uşoare *Breda* care nu puteau transporta bombe mai mari de 100 kg. Rezultatele au fost edificatoare: între 1940 şi 1942 unităţile italiene au fost pur şi simplu zdrobite de forţele britanice.

118

greceşti, franceze sau iugoslave oriunde şi în orice condiţii s-au desfăşurat luptele (Grecia, Iugoslavia, Franţa, Abisinia, Somalia, Libia, Mediterana, Malta etc.), iar aviaţia italiană a fost practic eliminată de pe cer de către R.A.F. în mai puţin de 3 luni...

Japonia, care, datorită poziţiei sale geografice specifice, era silită să pună accentul mai puţin pe operaţiunile terestre, îşi dezvoltase o concepţie de luptă ofensivă bazată în primul rând pe o formidabilă flotă de cuirasate şi portavioane, protejată de excepţionalele aparate de vânătoare *Mitsubishi A 6 Zero.* Capabile să atingă viteza de 650 km/h *şi* având o manevrabilitate extraordinară, Zero-urile au deţinut supremaţia aeriană pe frontul din Oceanul Pacific până la sfârşitul anului 1943. împreună cu bombardierele torpiloare *Suisei,* ele au asigurat şocantele şi fulgerătoarele succese japoneze din prima partea a celui de-al doilea război mondial: ocuparea în câteva luni a Filipinelor, Malaeziei, Thailandei, Indochinei, Jawei, Manciuriei, a bazelor Hong-Kong, Corregidor, Wake, Guam, Singapore; victoriile aeronavele de la Pearl Harbor şi din Marea Jawei. Dispunând însă de resurse materiale restrânse şi nefiind animaţi de iniţiative tehnologice deosebite, japonezii nu au fost tentaţi să construiască bombardiere grele cu rază mare de acţiune sau să perfecţioneze aparatele de vânătoare Zero. Drept urmare, după 1943, copleşitoarea presiune a forţei industriale şi militare americane (materializată pentru populaţia şi armatele Japoniei, de distrugătoarele raiduri ale superfortăreţelor

zburătoare *B17, B26, şi B 29* sau de violentele atacuri ale avioanelor torpiloare *Grumman Avenger* şi a celor de vânătoare *Corsair* şi *Mustang)* a dus la anihilarea efortului de război nipon. În septembrie 1944, înfrângerea Japoniei devenise un fapt împlinit, raidurile faimoşilor piloţi „kamikaze” rămânând doar un sacrificiu inutil al multor vieţi omeneşti, expresie a disperării militariştilor niponi.

Printre ţările europene adepte ale concepţiei *tactice*, o situaţie oarecum specială a avut-o Germania. Luftwaffe a fost singura armă a forţelor germane care a reuşit să reziste şi să-şi păstreze în bună măsură potenţialul tehnic, de concepţie şi de execuţie, precum şi calitatea personalului navigant, până în ultima zi de război. Menţinând singură un

front întins pe milioane de km^2 şi ducând lupte grele împotriva forţelor britanice, sovietice, americane, franceze, poloneze şi române în Europa, Africa, Mediterana, Oceanul Atlantic şi Marea Nordului, aviaţia germană şi-a păstrat capacitatea combativă, îmbunătăţindu-şi simultan caracteristicile aparatelor de zbor din dotare. Consecinţa acestei situaţii a fost creşterea necontenită a durităţii războiului aerian din primele zile ale conflictului şi până la capitularea din 9 mai 1945, intensitatea maximă fiind atinsa între august 1944 şi martie 1S45. Evaluările ulterioare ale experţilor militari aliaţi au atestat faptul că realizările germane în materie de avioane de vânătoare au fost superioare oricăror tipuri de aparate străine, cu excepţia celor britanice. Astfel au fost remarcate în primul rând avioanele de vânătoare *Messerschmitt Me 109* şi *Focke Wulf FW 190*.

Principalele calităţi ale lui *Messerschmitt Me 109* erau viteza şi manevrabilitatea. Vânător uşor (3, 2 t) era înarmat cu 3 tunuri de 20 mm sau 1 tun de

30 mm şi 2 mitraliere de 13, 20 mm. Tehnologia de fabricaţie a permis realizarea lui în serie mare, astfel încât, între anii 1939 şi 1945, au fost produse peste 30.000 de aparate. Dacă în 1939 viteza maximă atinsă era de 560 km/h (varianta *BFW*), ulterior, prin diverse îmbunătăţiri (supracomprimare, injecţie de metanol în cilindri etc.) ea a crescut la 720 km/h (varianta *K14* în 1945).

Focke Wulf 190, avion de vânătoare greu (4, 1 t) atingea 680 km/h în varianta *A 9* folosită în perioada 1941 – 1944) şi 750 km/h (varianta *D 2 Long-Nose,* în dotarea Luftwaffe între 1944 – 1945). Blindajul era judicios conceput şi dispus, iar armamentul instalat la bord era format din 4 tunuri de 20 mm şi 2 mitraliere de 13 mm. Caracteristicile şi performanţele sale l-au impus ca un adversar redutabil pentru aviaţiile aliate, numărul aparatelor de acest tip fabricate între 1941 şi 1945 depăşind 15.000.

Apogeul creaţiei aeronautice germane a fost însă, fără îndoială, avionul cu reacţie *Messerschmitt Me 262,* singurul aparat înzestrat cu sistem de propulsie aeroreactiv utilizat în mod efectiv şi în număr mare, în timpul celui de-al doilea război mondial. În greutate de 8 t, înarmat cu 4 tunuri automate de 30 mm şi echipat cu două motoare cu

120

turbină cu gaze Jumo 004-B 1, *Messerschmitt Me 262* atingea, în zbor orizontal, viteza de 1 100 km/h. Blindajul de 89 mm, foarte bine dispus şi numărul mare de proiectile/ tun luate ca rezervă la bord, raza lungă de acţiune şi plafonul de aproape 14.000 m, toate împreună, făceau din acest aparat, „regele avioanelor de vânătoare”, aşa cum

1- a caracterizat asul francez Pierre Clostermann. În afara acestor aparate au mai fost construite şi alte tipuri, superioare calitativ, dar cu destinaţii speciale

şi în număr relativ restrâns. Între ele pot fi semnalate: *Junker Ju 88 R* pentru misiuni de vânătoare nocturnă; *Ju 87 B 2 Stuka* – bombardier în picaj; *Heinkel He 111* – avion de asalt; *Focke Wulf FW 200 Condor* – bombardier mediu cu rază mare de acţiune. În pofida acestor remarcabile realizări tehnice, Germania a pierdut totuşi „Bătălia Anglieicit şi numeroase confruntări majore dezlănţuite în spaţiile aeriene ale Norvegiei, Africii, Mediteranei sau Normandiei, una dintre principalele cauze ale înfrângerilor fiind hotărârea înaltului Comandament German de a nu produce avioane cu destinaţie strategică.

În contextul general al conflictului, un rol aparte l-a avut România, ţară cu vechi tradiţii în aeronautică, deşi lipsită de resursele marilor puteri. Calitatea personalului navigant, a constructorilor de avioane şi adaptarea rapidă a concepţiei de luptă la cerinţele războiului modern, a făcut ca forţele aeriene române să devină în scurt timp cunoscute ca redutabile, deşi au avut de înfruntat inamici superiori numeric şi calitativ.

Aviaţia de vânătoare era dotată în parte cu aparate de concepţie autohtonă *IAR 80* şi *IAR 81* (înzestrate cu 6 mitraliere de 7, 92 mm şi 13, 2 mm sau 2 tunuri de 20 mm şi

2— **4 mitraliere de 7, 92 mm) extrem de manevrabile şi atingând o viteză de 510 – 540 km/h. Potenţialul de luptă al unităţilor era completat cu avioane de vânătoare *Messerschmitt Me 109 G* (fabricate în România sub licenţă) care atingeau o viteză maximă de 640 km/h şi aveau armamentul de bord constituit dintr-un tun de 20 mm şi 2 mitraliere de 13, 2 mm. Escadrilele de bombardament au fost dotate în principal cu bombardiere medii *Savoia Marchetti – JRS 79 Whale* şi mai târziu *Bristol-Blendheim.***

Fiind nevoită să lupte împotriva principalelor forţe germane, Uniunea Sovietică a produs între 1941 şi 1945 aproape 110.000 de avioane de vânătoare, bombardament uşor şi mediu, asalt, recunoaştere şi transport. Printre cele mai importante realizări ale industriei aeronautice sovietice se numărau: aparatele de asalt *Iliushin* 11 *2* şi *11 10,* bombardierele bimotoare medii *Petleakov Pe 2,* avioanele de vânătoare *Iakovlev Iak 3, Iak 7* şi *Iak 9* şir mai ales, *Lavocikin La* 5.

Aparatele de vânătoare întruneau o serie de performanţe satisfăcătoare concepţiei *tactice,* dar avantajele unei greutăţi mai mici şi manevrabilităţii superioare à la/c-urilor nu puteau compensa reducerea blindajului şi forţa scăzută a motoarelor, astfel încât, până la urmă, avionul *La* 5 s-a dovedit mai bun. Caracteristicile şi performanţele sale la sfârşitul anului 1944 erau următoarele: viteză maximă 650 km/h; plafon 9.500 m; rază de acţiune 765 km; armament compus din 2 tunuri de 20 mm şi 2— 4 proiectile cu reacţie sau bombe uşoare acroşate sub aripi.

În ceea ce priveşte aplicarea doctrinei strategice în aviaţie, singurele state care au adoptat-o în timpul conflagraţiei au fost Marea Britanie şi SUA... De fapt, ideea aparţine Regatului Unit, al cărui comandament nu excludea din calculele sale, încă din anii ’30, un succes militar german pe continentul european. Într-o astfel de situaţie, Marea Britanie, ţară insulară, şi-ar fi repatriat trupele şir apărată de flotă (pe atunci cea mai puternică din lume), ar fi declanşat o ofensivă aeriană de bombardament la mari distanţe. Principalele ţinte ale raidurilor urmau a fi industria, transporturile şi obiectivele militare inamice, în vederea slăbirii potenţialului lor, creând astfel posibilitatea întoarcerii trupelor engleze pentru a elibera continentul. În 1936 au fost emise primele specificaţii tehnice care trebuiau să se

concretizeze prin construirea bombardierelor grele cvadrimotoare. Dar opiniile contradictorii ale comandamentelor militare, politica lui Cham

122

berlain şi acea repulsie tipic engleză pentru decizii rapide, au făcut ca în septembrie 1939, R.A.F. să dispună doar de câteva tipuri de bombardiere bimotoare medii (*Wellington. Hampden* şi *Whitley*) ale căror caracteristici (autonomie şi sarcină utilă) nu permiteau executarea raidurilor strategice. Victoria germană împotriva Franţei (1940) a constituit un duş rece pentru comandamentul britanic, trecându-se imediat la realizarea unor bombardiere bimotoare rapide (400 – 500 km/h) bine înarmate, capabile să execute atacuri fulgerătoare la distanţe mari de bazele lor (*Blendheim* şi *Mosquito*). În acelaşi timp, a început construcţia bombardierelor grele, astfel că, începând din 1941, forţa principală de bombardament a R.A.F.-ului a fost constituită de cvadrimotoarele grele *Lancaster, Barracuda* şi *Halifax.*

Handley Page 6 Halifax, cea mai bună realizare engleză în materie de bombardiere, avea peste 30 t, 4 motoare Bristol 100 (1 700 CP fiecare) şi putea zbura 4.500 km, cu o viteză medie de 450 km/h. Bine înarmat (deşi doar parţial blindat), dispunea de radar, astrocompas şi astrograf, aparate moderne care asigurau deplasarea unor grupuri mari de avioane pe rute de mii de kilometri fără mesaje coordonatoare emise prin radio de bazele britanice, mesaje reperabile de germani. Aceste aeronave, bombardând în flux continuu, au reuşit să provoace mari pierderi industriei şi economiei de război germane, fără a o paraliza însă definitiv.

Deşi industria aeronautică engleză s-a menţinut tot timpul războiului pe primul loc în lume în privinţa calităţii (alături de cea germană) şi este

autoarea marilor reuşite ale diverselor clase de avioane (hidroavionul *Mars,* avionul torpilor *Beaufighter* şi bombardierul *Mosquito*), concepţia folosirii aparatelor de vânătoare a rămas cu precădere tactică.

R.A.F. a început războiul cu două tipuri principale de avioane de vânătoare. Primul, *Hawker Hurricane* (3 t, 8 mitraliere de 7, 69 mm), avea viteza maximă de 518 km/h şi raza de acţiune de 1 440 km, dar nu putea face faţă avioanele germane *Me 109* şi *FW 190*. Din acest motiv, din 1943. el a fost scos din dotarea escadrilelor britanice de vânătoare care luptau în Europa. Al doilea, marea reu

şită a firmei Vickers, *Mark 1 Spitfire* (3 t, 8 mitraliere de 13, 92 mm sau 4 tunuri de 20 mm şi 4 mitraliere) avea viteza maximă de 850 km/h şi raza de acţiune de 1 800 km. *Spitfire* era considerat cel mai bun manevrier din lume, iar motoarele Rolls-Royce Merlin (1 800 CP) permiteau variantelor VIII Strato, IX şi XIV să atingă, la 8.000 – 10.000 m altitudine, peste 950 km/h şi să urce până la
15 .000 m.

În 1944 a început însă fabricarea în serie a avionului *Hawker Tempest V,* rămas cel mai bun avion de vânătoare din lume, dintre cele echipate cu motor clasic în al doilea război mondial (motor Napier „Sabre; 24 cilindri în „H”, 2 850 CP). *Tempest* avea 8 t, atingea viteze medii de 810 km/h, iar în regimul de supraviteză a fost singurul avion cu elice care a evoluat, fără pericol, cu 1 100
1 200 km/h. Dotat cu 4 tunuri speciale Hispano Suiza V de 20 mm, aparatul se dovedea dificil de pilotat la viteze mici dar, la peste 600 km/h, demonstra o remarcabilă manevrabilitate. îmbunătăţirile aduse formei, structurii celulei şi elicei cu 4 pale au dus la realizarea unui avicn de o fineţe uimitoare pentru

posibilităţile epocii, dotat cu cele mai moderne staţii de radio şi colimatoare giroscopice de tragere automată (Gyro Sight VIII) ale timpului. Din nefericire, acest excepţional aparat avea o rază de acţiune de numai 850 km.

În ceea ce priveşte avioanele de vânătoare cu reacţie, britanicii erau destul de avansaţi, dar aparatele *Gloster Meteor* nu fuseseră produse în serie, având încă nevoie de numeroase perfecţionări, astfel că, în 1945, redutabilele *Me 262* germane nu puteau fi înfruntate cu succes decât de Tempest-uri.

Aflate într-o poziţie geografică avantajoasă şi dorind să menţină frontul cât mai departe de teritoriul propriu, Statele Unite au adoptat concepţia *strategică* dezvcitând sisteme de luptă ce aveau la bază o aviaţie cu mare rază de acţiune. Tipurile construite erau capabile să transporte la ţintă o însemnată cantitate de materiale militare şi să desfăşoare acţiuni de luptă complexe, în colaborare cu o puternică flotă, a cărei coloană vertebrală o constituiau portavioanele. Evoluţia şi deznodământul conflictului aveau să dea dreptate celor care au aplicat această for

mulă, ce va marca semnificativ dezvoltarea tehnicii militare aeronautice, intrată, odată cu sfârşitul conflagraţiei, în epoca folosirii pe scară largă a sistemelor de propulsie cu reacţie.

Spre deosebire de Marea Britanie, S.U.A. au depăşit destul de repede stadiul ezitărilor de început, anul 1938 marcând debutul fabricaţiei în serie a celebrelor „fortăreţe zburătoare” *Boieng B 17.* Bombardier cvadrimotor de peste 40 t, puternic blindat şi înarmat, acest avion atingea media de 500 km/h la o rază de acţiune de 6.000 km. El a constituit principala forţă de lovire a United States Air Force (USAF) până la sfârşitul anului 1943, când a fost

înlocuit de *B 26 Marauder* şi mai târziu de B *29.* Ultimul este considerat gigantul bombardierelor celui de-al doilea război mondial: aproape 70 t, 13 – 15 oameni echipaj, radar X_2X, 10 mitraliere grele duble, cel mai gros blindaj şi cele mai puternice motoare instalate vreodată, până atunci, pe un avion (totalizând aproape 10.000 CP).

Aceste 3 tipuri de bombardiere au pulverizat în nimicitoare atacuri de zi obiectivele de pe teritoriile Axei, contribuind din plin la demoralizarea trupelor şi populaţiei zonelor lovite şi împiedicând în acelaşi timp înlăturarea pagubelor pricinuite de britanici în raidurile de noapte. Din nefericire, ca şi bombardamentele engleze, cele americane se efectuau de la mare altitudine (1.500
4.000 m) prin aşa-numitul „covor de bombe”, care presupunea atacul asupra unei zone strategice şi nu asupra unui obiectiv militar singular, consecinţa fiind distrugerea unor întinse zone civile pentru fiecare ţintă de ordin militar.

Deşi au avut unele reuşite incontestabile în construcţia unor anumite tipuri de avioane (bombardierul torpilor *Avenger,* hidroavionul *Cătălină*, transportorul C *54,* bombardierul mediu *B 24 Liberator*) Statele Unite nu au pregătit escadrile de vânătoare cu rază lungă de acţiune decât după 1943. Mai bine de patru ani (1938 – 1942) americanii şi-au menţinut opţiunea pentru avioane de vânătoare grele (în medie 4 t), bine înarmate şi blindate, dar greu manevrabile, având viteze medii de 500 km/h şi raze de acţiune scurte (exemple tipice: P *39 Aircobra, P 47 Thunderbolt*). Această situaţie a dus la înregistrarea unor

foarte mari pierderi în oameni şi material ale forţelor de bombardament. Abia după 1943 s-a trecut la producerea în serie mare a excelentelor aparate de

vânătoare uşoare *P 51 Mustang* şi medii *P 38 Lightning,* care, pe lângă armament perfecţionat şi motoare puternice (ce le asigurau viteze maxime de 800 km/h) aveau şi raze de acţiune mult mai lungi (în medie 4.000 km). S.U.A. nu au fabricat însă în timpul războiului niciun tip de avion cu reacţie, cele 3 prototipuri de care dispuneau dovedind pe parcursul testelor numeroase carenţe.

Sfârşitul războiului a declanşat o adevărată febră a statisticilor, analizelor şi a tot felul de sinteze care încercau să transpună în diagrame şi cifre concluziile şi consecinţele celor 6 ani de înfruntări dramatice. În ceea ce priveşte aeronautica, au fost date publicităţii o serie de clasamente, dintre care unele sunt semnificative pentru tehnologia şi posibilităţile epocii. Astfel, în 1939, cele mai bune avioane de vânătoare din lume, după criteriul vitezei (500 – 600 km/h) manevrabilităţii şi armamentului de bord, erau în ordine, următoarele: *1) Vickers Spitfire;*

2) *Messerschmitt BFW 1G9*; 3) *Mitsubishi A 6 Zero*; 4) *Curtiss Havok 40 Helldiver*; 5) *Hawker Hurricane*; 6) *JAR 80.*

Considerând aceleaşi criterii (dar atingând viteze de 700 – 1 200 km/h), în 1945, cele mai bune avioane de vânătoare echipate cu motoare clasice erau: 1) *Hawker V Tempest*; 2) *Focke Wulf D 2 Long Nose* 3) *Vickers XIV Spitfire*; 4) *Messerschmitt Me 109 K 14*; 5) *North American P 51 Mustang*; 6) *Lockheed P 38 Lightning*; 7) *Lavocikin La 5 (7).*

Epoca ce a debutat cu naşterea navigaţiei aeriene şi s-a încheiat odată cu sfârşitul celui de-al doilea război mondial, a fost caracterizată, mai ales în primele două decenii, printr-o oarecare „anarhie” în ceea ce priveşte regulamentele de zbor sau criteriile şi metodele ce stăteau la baza concepţiei şi realizării unei aeronave. Lipsa unui sistem ordonat şi cât mai cuprinzător de proiectare, exe

cuţie, exploatare şi folosire a experienţei câştigate în utilizarea avioanelor existente a dus, de multe ori, la apariţia premiselor unor defecţiuni tehnice sau erori de navigaţie încheiate cu grave accidente. Majoritatea catastrofelor aviatice din anii 1903 – 1945 au fost atribuite deci unor astfel de cauze bine determinate. Însă, tot în această perioadă, au avut loc şi unele incidente care nu au putut fi explicate nici până astăzi.

Între catastrofele aviatice interbelice pot fi citate două care au reţinut în mod deosebit atenţia opiniei publice şi a specialiştilor timpului, atât în ceea ce priveşte condiţiile neobişnuite în care s-au petrecut, cât şi a oamenilor implicaţi. În ciuda cercetărilor intense şi a ipotezelor care au apărut (fiind însă repede infirmate), nimeni nu a putut găsi vreo explicaţie pentru aceste ciudate evenimente.

La 18 iunie 1928, din fiordul norvegian Tromso decola puternicul hidroavion *Latham 47* (11 tone, 2 motoare Farman de câte 500 CP, viteza medie 260 km/h, rază de acţiune 2000 km şi având la bord un emiţător pe unde lungi), pilotat de aviatorii Detrichson (Norvegia) şi Guilbaud (Franţa). La bord se aflau celebrul explorator norvegian Roald Amundsen şi mecanicul francez Caldeloc. Hidroavionul urma să ia parte la efortul comun a 6 naţiunii întreprins în vederea salvării expediţiei de pe dirijabilul *Italia,* condus de Umberto Nobile şi prăbuşit la 25 mai în zona Svalbard-Spitzbergen. *Latham* a dispărut însă fără urmă deasupra Mării Barents, în condiţii atmosferice excelente.

Locotenentul Detrichson era un experimentat aviator polar, iar Amundsen avea la activ numeroase zboruri cu hidroavioanele şi dirijabilele deasupra Polului Nord. Pierderea lui *Latham,* special dotat pentru expediţii polare de lungă durată, a produs

consternare şi durere în Franţa şi Norvegia. Îndeosebi norvegienilor nu le venea să creadă că eroul lor naţional, de atâtea ori învingător al deşertului de gheaţă, fusese totuşi doborât la 56 ani, după 30 de ani de cercetări polare. Palmaresul lui Roald Amundsen este cu adevărat impresionant: participant la expediţia navei *Belgica* (1897 – 1899) în Antarctica; primul explorator care a reuşit să treacă din Atlantic în Pacific strecurându-se printre insulele arhipelagului arctic canadian cu

127

vasul *Gjoa* (1903 – 1906); primul cuceritor al Polului Sud (15 decembrie 1911). Stupoarea norvegienilor a dus la declanşarea unei foarte amănunţite şi laborioase anchete.

Concluzia finală: era imposibil ca această catastrofă să fie atribuită unor cauze tehnice (hidroavionul fiind verificat înainte de plecare de 18 mecanici şi specialişti francezi şi norvegieni) sau condiţiilor meteorologice nefavorabile (furtuni, ninsori sau descărcări electrice), perioada 5 – 28 iunie fiind caracterizată printr-un calm atmosferic neobişnuit pentru zona Svalbgard-Brock-Spitzbergen.

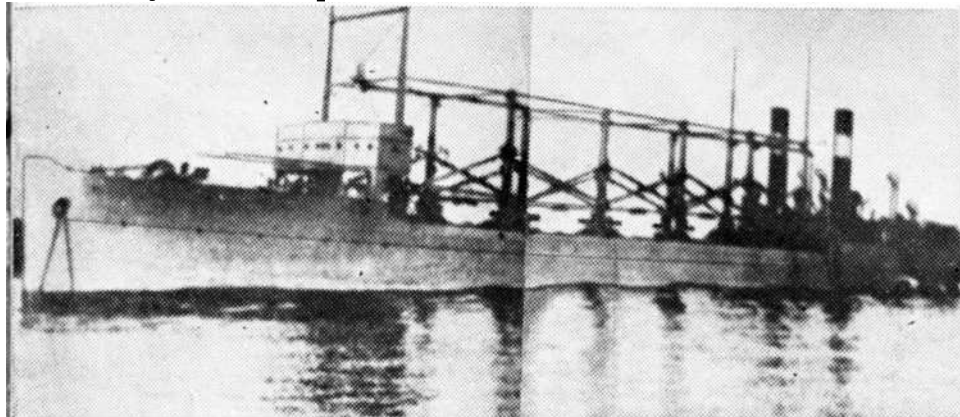
Tragica dispariţie a hidroavionului *Latham* a rămas, până azi, în ciuda eforturilor de elucidare, învăluită în mister.

Unde se întâmplă, dacă nu în aer, cele mai ciudate lucruri, rămase necunoscute sau inexplicabile pentru noi?!”. Acestea nu sunt cuvintele unui scriitor sau ziarist dornic să obţină un efect dramatic asupra publicului amator de senzaţional. Cel care le-a pronunţat, în 1928, era de 8 ani pilot de încercare şi răspundea acum, sobru şi competent, întrebărilor puse de magistraţi în cursul anchetei care urmărea să elucideze împrejurările celebrei catastrofe aviatice. Cuvintele aviatorului francez au rămas însă ca o remarcă semnificativă pentru eşecul

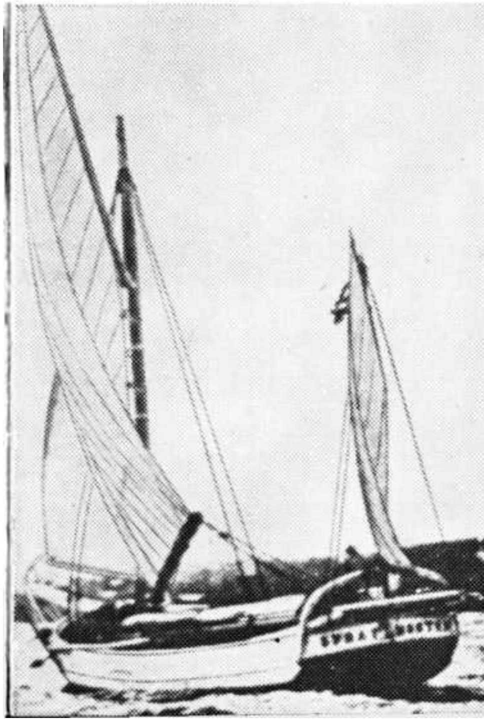
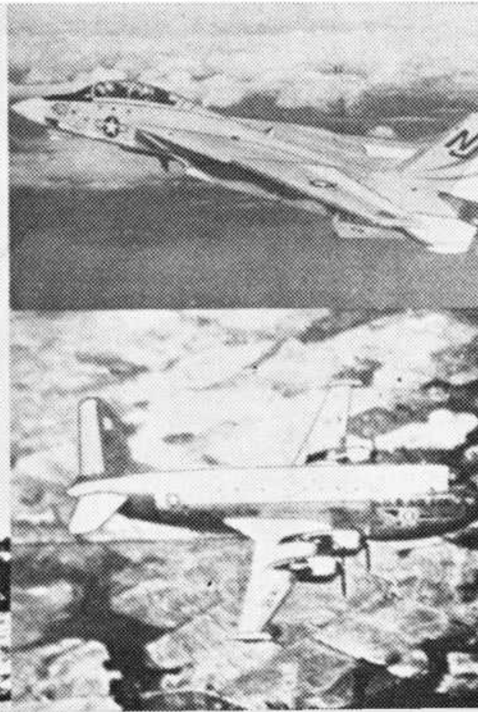
eforturilor celor care au încercat să clarifice evenimentul.

Unsprezece ani mai târziu, o altă întâmplare venea parcă să reamintească incidentul din 1928. În 1939, un bombardier american *B 17* a decolat de la baza aeronavală a US Navy din San Diego (California – S.U.A.) şi s-a îndreptat spre Honolulu (Hawaii). Era un zbor de rutină, întreprins în condiţii meteo foarte bune, iar înregistrările comunicărilor radio cu baza denotă excelenta stare de spirit a echipajului. Brusc, la 3 ore de la decolare, turnul de control a recepţionat câteva semnale de alarmă discontinue, apoi legătura s-a întrerupt definitiv. După alte câteva ore, spre surpriza tuturor, avionul a reapărut deasupra aeroportului din San Diego şi, fără niciun semnal preventiv, a aterizat pe pista principală. Din exterior aparatul părea intact, însă când echipa de intervenţie a pătruns în fuselaj, oamenii s-au trezit în faţa unui spectacol cutremurător: trupurile contorsionate şi neînsufle

Avioane şi nave dispărute în Oc. Atlantic:



Spray – 1909 (stânga); *Grumman F 14 Tomcat* – 1979 (dreapta sus); *C 124 Globemaster* – 1951 (dreapta jos);

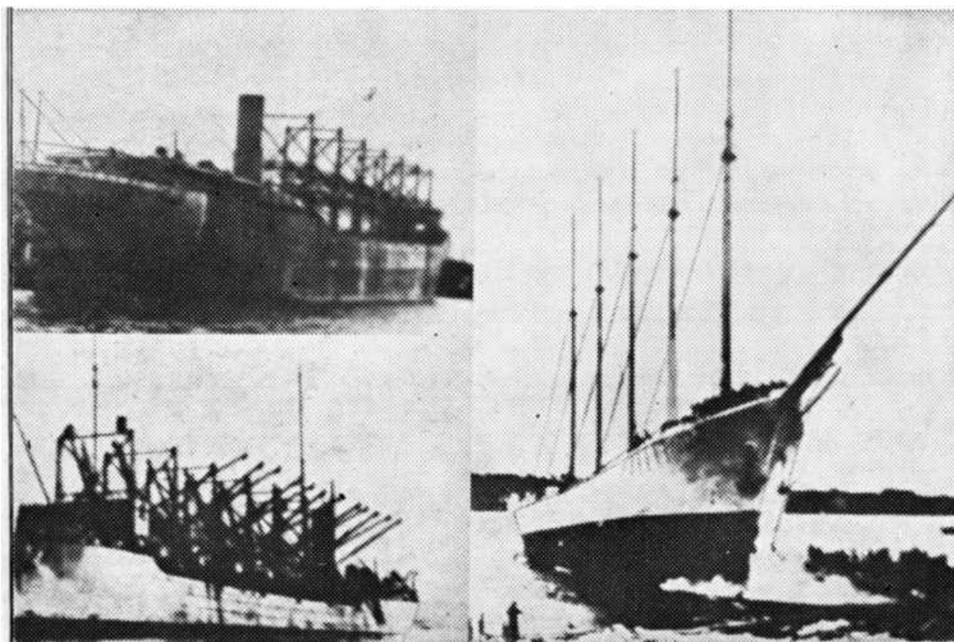



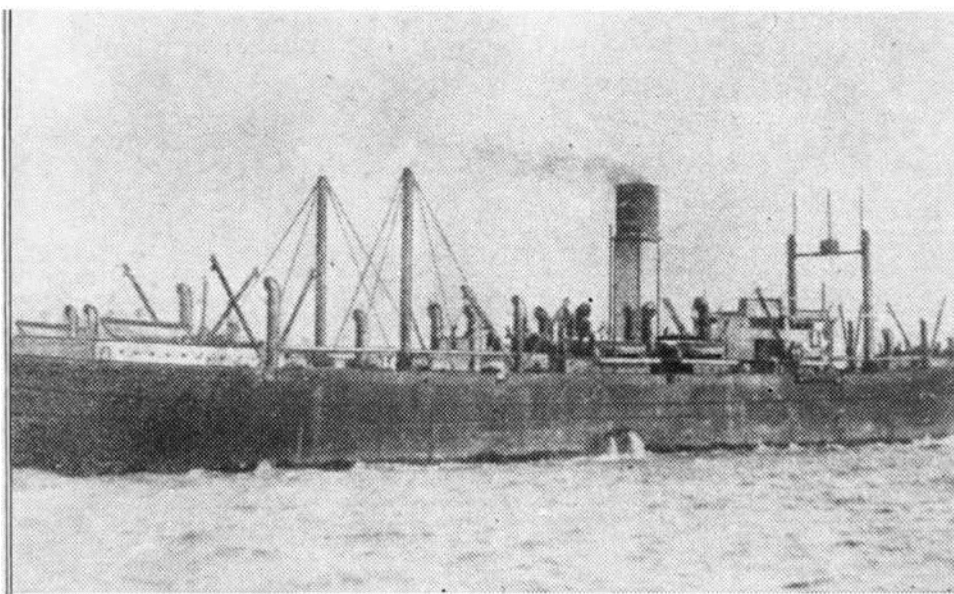
Nave dispărute în Triunghiul Bennudelor:

— X.

Nava britanică *Cyclops* – 1941

Stingă: *Nereus* – 1941; *Proteus* – 1941; Dreapta: *Carroll A. Decring* – 1921

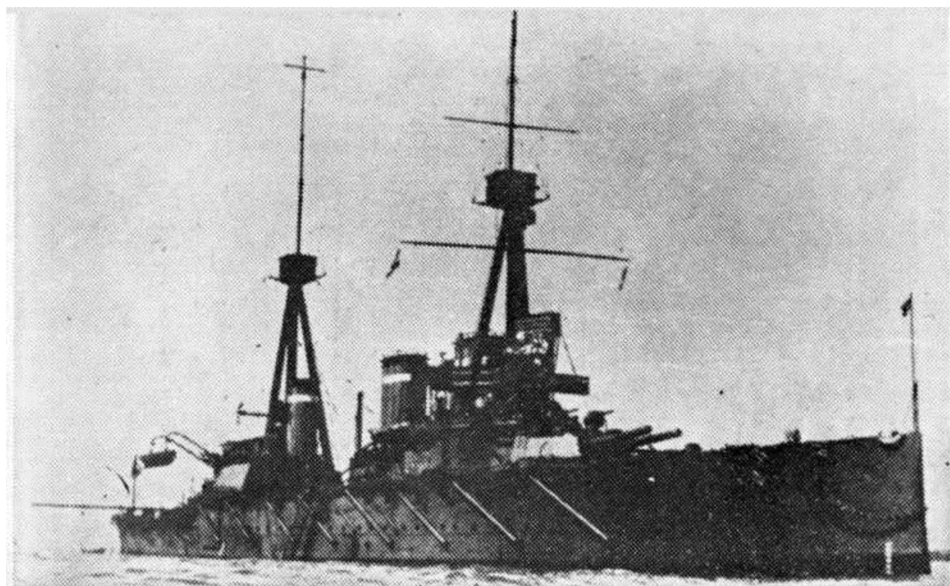


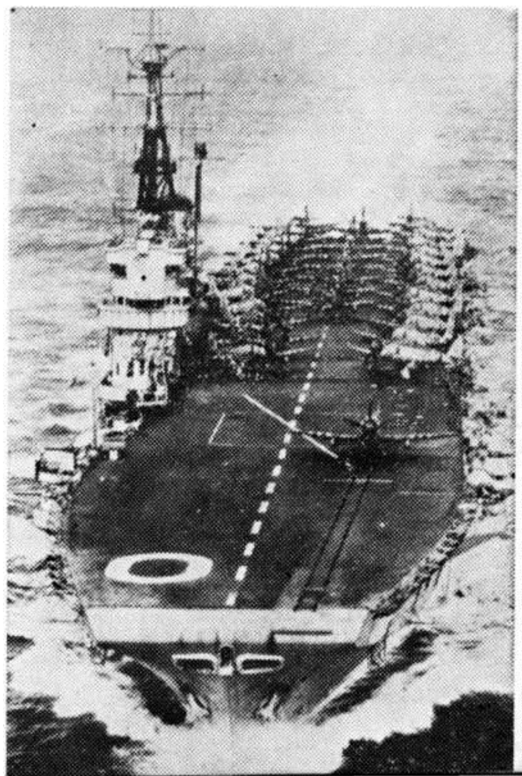


HMS Dreadnought (Marea Britanie) – Primul cuirasat modern (lansat în 1906)

HMS *Ark Royal* – Marea Britanie) – unul dintre

primele portavioane moderne (1950), având la bord avioane de vânătoare *Hawker V Tempest.*





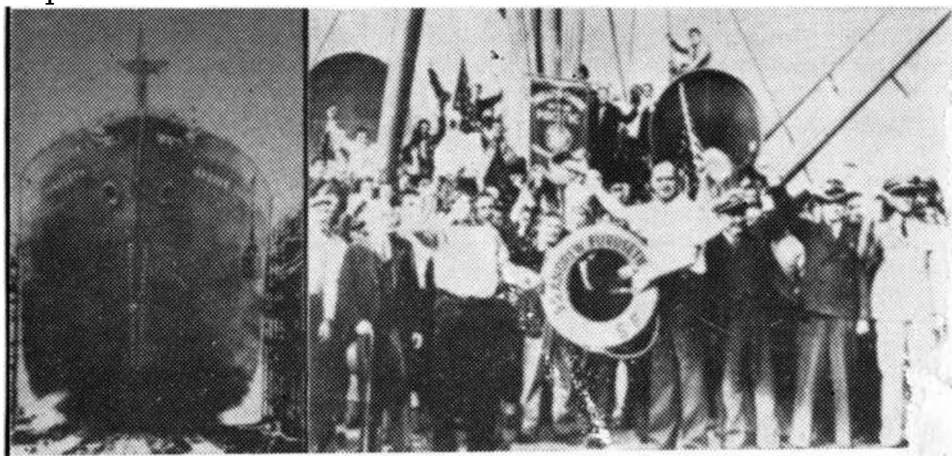


Grupul de studiu al fenomenului O.Z.N. din cadrul O.N.U.

(Şedinţa de lucru din 14 iulie 1978).

De la stânga la dreapta: Dr. Jaques Vallée, Dr. Claude Polier, Dr. J. Allen Hynek, Kurt Waldheim (secretar general al O.N.U.), Morton Gleisner (din Comitetul Politic Special al O.N.U.), cineastul Lee Spiegel, cercetătorul Leonard Strângfiel. (din grupul de studiu mai face parte şi astronautul Gordon Cooper).

Nava SS *Andrew Furuseth* şi echipajul ei, despre care se afirmă că a fost implicaţi în „Experimentul Philadelphia11.



ţite ale membrilor echipajului zăceau pe jos şi un miros greu de suportat umplea carlinga. Singurul aviator ce rezistase îndeajuns pentru a readuce avionul la bază fusese copilotul, dar, imediat după aterizare a intrat în comă şi a murit după câteva ore fără să-şi mai revină pentru a putea ajuta la elucidarea incidentului. Comisia de anchetă a constatat că toate cadavrele purtau răni înfiorătoare a căror natură nu a putut fi însă precis determinată în cursul autopsiilor; raportul s-a mărginit să le califice drept „arsuri profunde produse de o sursă de căldură radiantă”.

În 1939 distanţa California – Hawaii era acoperită în aproximativ 14 – 20 ore de zbor (în funcţie de tipul avionului), astfel încât, pentru a economisi benzină se scotea din aparat tot ceea ce-i putea încetini deplasarea: blindajul, muniţia şi bombele, iar armamentul de bord (tunuri, mitraliere) era scos din uz, fiind demontat sau protejat cu lubrifiant şi fără încărcătoare. Astfel, avioanele parcurgeau traseul practic dezarmate, cu excepţia armelor aflate asupra personalului navigant. Ancheta a stabilit însă că pistoalele membrilor echipajului erau golite, tuburile cartuşelor fiind împrăştiate prin carlingă. Nu a fost descoperită nicio gaură provocată de gloanţe sau schije în fuselaj sau în corpurile aviatorilor morţi. S-a constatat însă că toată aparatura de bord de la compas i altimetru până la staţia radio şi litrometru. era dereglată iremediabil, astfel încât rămâne un mister modul în care aviatorul în agonie a reuşit să găsească drumul spre bază. Cercetările întreprinse de US Navy nu au dus decât la un singur rezultat: toate datele referitoare la cazul anchetat au fost grupate într-un dosar, devenit imediat „strict secret”. Au trebuit să treacă aproape 30 de ani pentru ca doi ziarişti americani să reuşească obţinerea, cu mare dificultate, a unor informaţii ce le-au permis reconstituirea neobişnuitei întâmplări. Principalele ipoteze furnizate de USAF („incendiu la bord” sau „fulger globular”) sunt atât de slab argumentate, încât chiar anchetatorii le acordă o foarte scăzută cotă de credibilitate. Investigaţiile au stabilit, fără a lăsa nicio urmă de îndoială, că în avion nu existau urme de incendiu, fuselajul nu fusese lovit de trăsnet, iar eventuala prezenţă a fulgerului globular nu clarifică în niciun

fel motivul pentru care aviatorii îşi folosiseră revolverele, mai ales că, în carlingă, *NU* a fost descoperit niciunul din gloanţele trase, după cum relata ziarul *„New York Times”* în 1968.

Chiar dacă s-au depus eforturi importante pentru elucidarea acestui caz, izbucnirea, la scurt timp după întâmplare, a celui de-al doilea război mondial, a dus la clasarea definitivă a dosarului „San Diego”.

Este aproape imposibil de stabilit care din miile de dispariţii aeriene din anii sângeroşi ai celui mai mare conflict din istorie pot fi considerate ca neobişnuite. Desigur, au existat foarte multe echipaje ce nu s-au mai întors la baze şi despre care nu s-a mai aflat niciodată nimic. Explicaţia acestui fapt este relativ logică: aparatele respective au fost probabil doborâte deasupra mării de un avion inamic, ce s-a prăbuşit la rândul său înainte de a-şi comunica victoria sau este posibil ca unele avioane, avariate în timpul luptelor, să fi căzut singure în apă, dispărând pentru totdeauna.

Un asemenea caz este cel al maiorului Mouchotte, unul dintre primii ofiţeri al Forţelor Franceze Libere. Comandant al escadrilelor 341 „Alsace” (franceză) şi 485 (neozeelandeză) cu sediul la Biggin Hill (celebră bază de vânătoare a R.A.F.-ului), acest experimentat pilot a dispărut la 27 august 1943, după o luptă aeriană în care fuseseră angajate cele 24 de *Spitfire*-uri aflate sub comanda sa, împotriva a 200 de avioane *Focke Wulf 190.* Aparatele germane atacaseră o formaţie de „fortăreţe zburătoare”, protejate de *Spitfire-urile* lui Mouchotte, deasupra oraşului francez Saint-Omer. Piloţii din escadrila 341 au declarat că nu l-au văzut pe maior doborât în timpul luptei, locotenentul Clostermann (asul vânătorilor francezi) şi căpitanul Martell (comandantul secund al escadrilei) fiind de părere că acesta s-a prăbuşit în Canalul Mânecii, la

întoarcerea în Anglia. Războiul nu permitea declanşarea unei anchete amănunţite, astfel încât incidentul a fost relativ repede dat uitării. Aproape la fel de neobservată a trecut

130

şi o întâmplare ce a implicat de data aceasta un avion sovietic. În august 1941, pilotul polar N. Cerepconkov zbura deasupra Mării Kara împreună cu 5 oameni (copilotul, radiotelegrafistul, mecanicul de bord şi 2 cercetători hidrologi) pe un avion amfibiu bimotor de tip *îl iushin.* Aparatul era astfel construit încât să poată ateriza pe gheaţă sau să amerizeze. Deşi era un prototip cu performanţe superioare (raza de acţiune 2000 km, viteza 350 km/h) şi avea un echipaj specializat în misiuni de zbor deasupra ţinuturilor arctice, avionul a dispărut fără urmă şi fără a lansa niciun mesaj radio...

Anii 1939 – 1945 au fost însă marcaţi de apariţia unui fenomen aerian cu totul neobişnuit şi care va stârni de-a lungul timpului numeroase controverse fără a putea fi elucidat: observarea de obiecte şi lumini de origine neidentificată deplasându-se pe cerul cuprins de flăcările războiului, fără a fi afectate de atacurile ambelor tabere beligerante. Or, în 1944, ţările implicate în conflict construiau lunar peste 30.000 de avioane, care intrau în dotarea unor aviaţii ce cuprindeau aproape un sfert din totalul efectivelor combatante.

Calităţile psihice şi fizice deosebite, antrenamentele complexe şi experienţa de luptă făceau din aviatori elita forţelor armate. Din acest motiv apare normal faptul că rapoartele piloţilor militari despre unele întâlniri cu obiecte aeriene necunoscute prezintă o importanţă deosebită pentru specialişti. În aceste cazuri posibilitatea ca observaţiile făcute să fie eronate este aproape nulă, căci piloţii celui de-al doilea război mondial nu-şi

puteau permite să greşească în aprecierea aparatului sau fenomenului aerian pe care-l aveau în faţă, viaţa lor depinzând de viteza şi precizia cu care îl puteau identifica. Misiunile de luptă erau atât de periculoase, încât numai o apariţie cu adevărat excepţională putea să provoace uimirea echipajelor.

Începând cu anul 1941 rapoartele de luptă prezintă tot mai multe date privind acţiunile unor obiecte aeriene neidentificate, stârnind interesul statelor majore ale beligeranţilor, în principal prin două aspecte: detaliile furnizate de aviatori asupra unor performanţe de zbor incredibile pentru acea perioadă şi faptul că obiectele neidentificate, deşi manifestau „o curiozitate inteligentă”, nu

participau la conflict. Or, acest comportament era apreciat de către militari ca fiind mai îngrijorător chiar decât ostilitatea declarată, pentru că (aşa cum s-a constatat după război) fiecare ţară angrenată în lupte considera aceste fenomene ca fiind arme secrete ale inamicului! Faptul că specialiştii, indiferent de ce parte s-ar fi aflat, nu puteau oferi nicio explicaţie privind obiectivele şi modul de funcţionare al acestor intruşi, a avut ca efect declanşarea în anii 1942 – 1943 a unor ample şi serioase investigaţii, în care au fost implicate escadrile de elită, conduse de piloţi celebri (Quesada, Yule, Doolittle, Shrader, Deere, Beightag, Mallan, Mouchotte sau Clostermann la aliaţi, Nowotny, Galland, Gollob sau von Graff la germani). Echipajele lor, având de obicei la activ 1.000 – 6.000 ore de zbor, într-un război aerian necruţător, nu puteau fi suspectate de lipsă de experienţă sau curaj şi, totuşi, aviatorii erau vizibil impresionaţi de performanţele ciudatelor obiecte aeriene întâlnite.

După cum atestă arhivele de război, printre cele mai cunoscute escadrile şi escadre aeriene care au

raportat astfel de evenimente sunt:

— Din cadrul R.A.F.: 611, 616, 122 şi 125 (Marea Britanie); 124 şi 49 (Canada); 117 (Norvegia); 486 (Noua Zeelandă); 347 şi 341, Alsace” (Franţa liberă); 311 şi 68 (cehoslovace); 303 (poloneză) precum şi 602 „Glasgow” sau 132 „Bombay” (internaţionale).

— Din Luftwaffe: JG 2, JG 26, JG 52, JG 53, „Richthoffen” şi „Condor” (aceasta din urmă raportând asemenea incidente încă din timpul războiului civil spaniol).

Printre cele mai interesante rapoarte de acest fel se remarcă cele despre incidentele „Banak”, „Schweinfurt”, „Kummersdorf”, „Roggenthin” şi „Pfalz”.

La orele 17, 25 în ziua de 14 martie 1942, baza aeriană secretă Banak, aparţinând Luftwaffenflote V din Norvegia a intrat în stare de alarmă: radarul semnala apropierea unui obiect aerian străin. Imediat, căpitanul inginer Fischer a decolat la bordul unui avion de vânătoare *Messerschmitt Me 109 G,* reuşind interceptarea ţintei la 3.500 m altitudine. În raportul său asupra misiunii, aviatorul german a consemnat: „Aeronava străină părea construită

din metal şi avea forma unui fuselaj de avion, lung de aproape 100 m şi cu diametrul de vreo 15 m; la extremitatea anterioară se puteau observa un fel de antene (...). Deşi nu avea aripi sau motoare exterioare vizibile, această ciudată navă se menţinea în zbor perfect orizontal. Am urmărit-o câteva minute după care, spre surprinderea mea, a luat brusc o poziţie verticală, dispărând fulgerător în înălţimi”. Încercarea căpitanului Fischer de a urmări misterioasa aeronavă a eşuat, contactele vizuale şi radar pierzându-se definitiv. Deşi era un specialist cu înaltă calificare şi bun cunoscător al tipurilor de avioane construite pe Terra în acel timp, Fischer a

declarat ulterior că nu a putut identifica ciudata aeronavă. „Am rămas profund impresionat de viteza şi manevrabilitatea cu totul ieşite din comun ale straniului fuselaj fără aripi, care nu a profitat de superioritatea sa evidentă pentru a mă doborî”, scria Fischer în finalul raportului.

La 14 octombrie 1943 a avut loc un puternic raid aliat împotriva oraşului german Schweinfurt, unde se afla cea mai importantă fabrică de rulmenţi cu bile din Europa. Acest obiectiv de prim ordin a fost atacat cu 700 de bombardiere grele *Boeing B 17 E Flying Fortress* şi *Consolidated B 24 Liberator* din Armata a 8-a Aeriană a S.U.A. Escorta lor era compusă din 1 300 de avioane de vânătoare americane şi britanice de tip *Republic P 47 Thunderbolt, Lockheed P 38, Lightning, North American P 51 Mustang* şi *Vickers IX Spitfire.* Raidul şi-a atins scopul, uzina fiind complet distrusă, dar aliaţii au înregistrat pierderi importante (111 avioane de vânătoare doborâte şi 600 de bombardiere distruse sau grav avariate) în timp ce germanii au pierdut numai 300 de aparate.

Acest măcel s-a datorat în bună măsură atacului extrem de dur al celor 3.000 de avioane germane aruncate în luptă şi care au reuşit, pentru prima oară de la începutul conflictului, să spargă formaţiile compacte ale bombardierelor aliate. S-ar părea că în acest iad pe care Pierre Clostermann îl compara cu un „acvariu plin de peşti nebuni, un adevărat coşmar unde nimeni nu avea timp decât să lupte pentru propria-i viaţă”, nimic nu-i mai putea impresiona pe aviatori. Şi totuşi...

133

Maiorul englez R. Holmes – care comanda o formaţie de bombardiere *B 17* – raporta ulterior un fapt aproape incredibil: în timp ce avionul se afla deasupra obiectivului şi declanşase bombardamentul,

au apărut brusc o serie de mari discuri strălucitoare care s-au apropiat rapid. Ciudatele obiecte, având diametrul aproape egal cu anvergura unui *B 17,* au traversat formaţia bombardierelor americane fără să pară afectate nici de tirul furios al celor 700 de mitraliere Colţ, nici de veritabila plasă de foc a traiectoriilor proiectilelor *Fla*ckului german.

Uimiţi, aviatorii au constatat că straniile „discuri fără aripi" erau inofensive, neripostând tirului şi îndepărtându-se liniştite, fără a stânjeni cu nimic bombardamentul. După câteva minute şi-au făcut însă apariţia avioanele de vânătoare germane… După terminarea luptei, maiorul Holmes a avut şansa de a se întoarce nevătămat la bază şi, primul lucru pe care l-a făcut după aterizare a fost să înainteze un raport detaliat către comandantul R.A.F. Specialiştii militari şi oamenii de ştiinţă britanici au fost foarte interesaţi de conţinutul raportului şi au emis ipoteza că, probabil, era vorba de noi arme secrete germane. La 24 octombrie 1943, *Intelligence Service* a primit de la *War Office* ordinul de a efectua investigaţii urgente pentru clarificarea acestui caz. Răspunsul furnizat de serviciul de informaţii britanic, trei luni mai târziu, era laconic: ciudatele discuri luminoase nu aveau nimic în comun cu Luftwaffe sau oricare alte forţe aeriene de pe glob fiind, pur şi simplu, neidentificate…

La 12 februarie 1944, la baza germană Kummersdorf a avut loc lansarea experimentală a unei rachete supersonice V-2. Această a doua generaţie de arme secrete germane era imposibil de interceptat la epoca respectivă şi putea provoca pagube considerabile aliaţilor.

La developarea filmului care înregistrase testul, tehnicienii au constatat însă că racheta fusese însoţită în tot timpul zborului de un obiect sferic neidentificabil, care se rotise în jurul ei fără a putea fi observat de personalul bazei, datorită vitezei de

zbor de circa 2000 km/h. Întâmplarea a provocat furia lui Hitler, ce credea că aliaţii au trimis un aparat spion pentru a fotografia arma secretă, în care îşi punea atâtea speranţe.

134

Royal Air Force era confruntat cu probleme similare: în mai 1944, piloţii escadrilelor 311 (Cehoslovacia) şi 347 (Franţa liberă) au semnalat 9 „întâlniri” cu obiecte aeriene fusiforme sau ovoide, iar în lunile august-septembrie a venit rândul piloţilor de vânătoare din Escadrila 125 şi Escadrila 132 „Bombay” (internaţională) să „bombardeze” Statul Major R.A.F. cu nu mai puţin de 11 rapoarte despre incidente în care au fost implicate aparate aeriene necunoscute.

La 29 septembrie 1944, deasupra uneia dintre cele mai mari baze de încercări aeronautice germane (Rechlin-Roggenthin) era verificat un *Messeschmitt Me 262*. La altitudinea de 12.000 m, pilotul observă o aeronavă fusiformă, fără aripi, având însă hublouri şi antene. Neobişnuita apariţie, pe care martorul a descris-o ca „fiind mai lungă decât un B 17” a survolat baza cu o viteză de peste 2000 km/h şi avionul cu reacţie german, deşi zbura în regim de supraviteză, nu a reuşit să o intercepteze.

În ziua de 23 noiembrie 1944, la orele 22, două avioane de vânătoare *P 51 Mustang* din Armata a 9-a aeriană a S.U.A., patrulau în spaţiul aerian al bazei lor din sudul Angliei. Piloţii, locotenenţii E. Schluter şi F. Ringwald, purtau o discuţie destul de frivolă, spre amuzamentul personalului de la staţia radio a aeroportului. Deodată, conversaţia s-a întrerupt şi cei doi ofiţeri au anunţat alarmaţi că au observat o adevărată escadrilă (compusă din 10 mari discuri luminoase) care se deplasa cu mare viteză deasupra lor. În formaţie de luptă, *Mustang-urile* au atacat, încercând să intercepteze straniile obiecte. Deşi

forţau motoarele, iar viteza atinsese 730 km/h, piloţii aveau impresia că abia se târăsc în urma escadrilei străine. Comandantul radarului bazei, locotenentul D. Meirs, care privea uluit această „nebunie”, constatând că viteza „vânatului” era de cel puţin 5 ori mai mare decât a „vânătorilor”, le sugeră acestora să „renunţe” şi, după 15 minute de urmărire inutilă, piloţii au revenit la bază fără a reuşi interceptarea aparatelor străine.

La 23 noiembrie 1944 şi la 3 mai 1945, piloţii aliaţi au raportat apariţia unor formaţii de 4 – 5 obiecte luminoase neidentificabile deasupra oraşelor Strasbourg (Franţa) şi respectiv Pfălz (Germania).

135

Aglomerarea unor astfel de rapoarte alarmante pe mesele statelor majore a sfârşit prin a declanşa anchete oficiale de amploare. Astfel, în urma solicitărilor presante ale USAF, serviciile secrete americane au iniţiat primele cercetări încă din 1942. Dar, constatându-se că, în ansamblu, comportamentul obiectelor incriminate nu prezenta pericole pentru aliaţi şi că existau foarte puţine şanse ca ele să aparţină germanilor, problema a fost scoasă din categoria celor militare urgente.

R.A.F. a procedat însă cu înţelepciune, constituind un grup special compus din oameni de ştiinţă, ingineri aeronautici şi o escadrilă de interceptare special antrenată, dotată în permanenţă cu cele mai bune aparate britanice (succesiv *Spitfire VIII, IX, Tempest V* şi în final, avioanele cu reacţie *Gloster III Meteor).* Grupul se afla sub comanda prestigiosului Vice Mareşal al Aerului, Leonard Massey. Din păcate, concluziile la care a ajuns UFORD („UFO Research Division”) au fost şi rămân în continuare „top secret”…

Luftwaffe s-a dovedit tot atât de interesată în problema obiectelor zburătoare neidentificate: la

sfârşitul anului 1942 a fost constituit „Sonder Büro no. 13" care, în cadrul misiunii codificate „Operaţiunea Uranus", avea să studieze până în 1945 ciudatele apariţii aeriene.

Toate aceste incidente, cât şi măsurile pe care le-au generat, s-au desfăşurat în contextul creat de cel mai sângeros conflict din istorie. Din acest motiv, apare ca firească ipoteza, general admisă atunci, că aparatele respective aparţineau inamicului. Superioritatea evidentă în faţa avioanelor proprii a declanşat temeri, a căror amploare a putut fi apreciată cu adevărat doar după terminarea războiului, atunci când o parte din arhive au devenit accesibile cercetătorilor.

Iată însă că, la numai câteva luni după stingerea ultimelor flăcări ale încleştării, o întâmplare pe cât de tragică pe atât de stranie avea să atragă atenţia opiniei publice, menţinând mult timp titluri incitante pe prima pagină a cotidienelor. Deşi luptele luaseră sfârşit, statele lumii şi popoarele lor erau (psihologic) conectate încă la tensiunea conflictului. Dacă numai cu câteva luni înainte bul buitul tunurilor reprezenta un zgomot intrat în cotidian.

136

Iar listele cu pierderi de vieţi omeneşti o informaţie firească în presă, dintr-odată situaţia se schimbase diametral: pocnetul unei arme îl determina pe cetăţean să tresară, iar vestea unei acţiuni banditeşti îl făcea să se îngrijoreze. Autorităţile din toate ţările se străduiau, atunci când dispuneau de mijloace suficiente, să elimine toate sursele de nelinişte prin acţiuni importante şi de anvergură.

Apare deci foarte curios faptul că, deşi au trecut aproape patru decenii de atunci, incidentul „Zborului 19" continuă să suscite vii controverse în rândul specialiştilor şi nu numai al lor. El pare să marcheze

debutul unei epoci în timpul căreia *Triunghiul Bermudelor,* renumit prin dispariţia a numeroase nave, a devenit cunoscut şi prin catastrofele aviatice pe care le-a provocat. Evenimentul care a produs atâta vâlvă implica o unitate de avioane de luptă americane a căror misiune era codificată „Zborul 19”.

La 5 decembrie 1945 – ora locală 14,00 – o escadrilă compusă din 5 bombardiere-torpiloare *Grumman TBM 3 Avenger* a decolat de la baza aeronavală Fort Lauderdale (Florida-S.U.A.). În acea zi temperatura la sol era de 18°C, soarele strălucea, iar cei câţiva nori aflaţi pe cer erau împinşi de o briză moderată spre nord-est.

O parte dintre cei 14 aviatori (5 ofiţeri piloţi şi 9 oameni echipaj) luptaseră în anii 1941 – 1945 pe fronturile din Pacific sau Europa şi simplul fapt că supravieţuiseră era o dovadă indiscutabilă a aptitudinilor fizice şi psihice pe care le aveau, şi a înaltului grad de profesionalism la care ajunseseră. În momentul decolării, însă, războiul se terminase, nu mai existau inamici, aparatele erau verificate, iar condiţiile meteorologice ideale, piloţii manifestând chiar o oarecare plictiseală faţă de această misiune rutinieră de patrulare: 250 km spre est, viraj 60 km spre nord, viraj şi întoarcere la bază. Se pare că totul a decurs normal până la ultima etapă. La ora 15, 15, când era programată transmiterea instrucţiunilor de aterizare, turnul de control a primit din partea patrulei un mesaj radio surprinzător: piloţii anunţau că se află în dificultate şi nu mai zăresc pământul! Comandantul escadrilei (lo

cotenentul Charles Taylor), ofiţer experimentat, cu peste
2500 ore de zbor la activ, dar mutat recent la Fort Lauderdale şi necunoscând bine zona, a comunicat

următorul mesaj:

Taylor: „Chem turnul de control... May Day! May Day!... Se pare că am deviat de la rută. Nu vedem pământul... * Repet... Nu vedem pământul..."

Turnul: „Care este poziţia dvs?"

Taylor: „Nu suntem siguri de poziţia noastră. Nu ştim unde ne aflăm... Se pare că ne-am rătăcit..." Turnul: „În principiu trebuia să mergeţi spre vest". Taylor: „Nu ştim unde se află vestul... Ceva nu este în regulă... Ciudat... Nu suntem siguri de nicio direcţie... Chiar şi marea pare altfel..."

În jurul orei 15, 30 instructorul şef de zbor de la baza Fort Lauderdale a reuşit să capteze un mesaj radio al unui pilot al escadrilei către copilotul Powers, căruia îi cerea informaţii asupra direcţiei indicate de busola sa; instructorul recepţionă imediat şi răspunsul lui Powers: „Habar nu am unde ne aflăm. Probabil că ne-am rătăcit după ultima schimbare a direcţiei". După câteva încercări, instructorul şef a izbutit să contacteze un pilot din „Zborul 19", care l-a informat că: „Ambele busole de pe avionul meu sunt scoase din uz. Încerc să găsesc Fort Lauderdale... Cred că survolăm Keys, dar nu am nici cea mai mică idee unde ne aflăm cu adevărat...". Instructorul l-a sfătuit atunci să se îndrepte spre nord, păstrând soarele pe partea stângă, până când va ajunge la baza aeronavală. Câteva minute mai târziu el a primit următorul mesaj: „Survolăm o mică insulă... Nu se vede nici une alt pământ..." Aceasta indica faptul că escadrila nu zbura deasupra insulei Keys deoarece pilotul nu zărea continentul; astfel, devenea clar că avioanele, care în mod normal trebuiau să se îndrepte spre Keys, pierduseră complet direcţia.

Personalul din turnul de control era stupefiat: chiar dacă o furtună magnetică ar fi dereglat busolele şi toţi navigatorii şi-ar fi stricat giro-compasele, totuşi piloţii ar fi trebuit să se poată

oreinta după soare! Cei de la turn
138

au urmărit apoi, timp de o jumătate de oră, discuţiile purtate, prin radio, între avioane; echipajele erau uimite şi păreau cuprinse de îngrijorare. Unele frânturi de conversaţie se refereau la o posibilă lipsă de carburant (rezervele permiteau parcurgerea a 1 855 km), altele menţionau un vânt de 134 km/oră, iar ultimele dezvăluiau sentimentul exasperant ce-i cuprindea pe piloţi constatând că girocompas-le şi busolele continuau să fie scoase din funcţiune („înnebunite”) fiecare furnizând o altă informaţie.

La ora 16,00, locotenentul C. Taylor, extenuat, a predat comanda patrulei pilotului şef din US Navy, care îl dubla pentru „Zborul 19”. La 16, 25 noul conducător al escadrilei a transmis bazei mesajul: „May Day! May Day! Nu reuşim să ne determinăm poziţia. Cred că ne aflăm la 425 km nord-est de bază. Probabil că am survolat Florida şi acum suntem undeva în golful Mexic”. La ora 18,00 legătura radio s-a întrerupt, dar, la 19, 04, Miami Naval Air Station a recepţionat foarte slab, indicativul „Zborului 19”: „FI... FI...”. Apoi, tăcere definitivă.

Baza aeronavală a intrat în alarmă de gradul I. La ora 19, 27 un hidroavion *Martin Mariner* a decolat, având la bord un echipaj format din 13 specialişti, dotaţi cu echipament de salvare adecvat pentru orice situaţie posibilă (inclusiv lupta aeriană). Între timp, turnul de control încerca să anunţe prin radio escadrila despre sosirea ajutorului, dar la ora 19, 50 legătura cu hidroavionul s-a întrerupt şi ea. Orice eforturi au fost zadarnice: hidroavionul dispăruse tot atât de inexplicabil ca şi aparatele pe care încercase să le salveze!

Imediat, un avion aparţinând US Coast Guard din Miami (Florida) a fost trimis în presupusa zonă a

accidentului. Deşi zbura la altitudine mică şi a cercetat cu atenţie oceanul, echipajul nu a putut descoperi niciun indiciu privitor la soarta celor 6 aparate pierdute, fiind nevoit în cele din urmă să revină la bază. Aceasta era însă doar preludiul a ceea ce avea să fie cea mai vastă operaţiune de salvare din istorie: începând cu orele 20,00 şi până dimineaţa, 240 de avioane plecate de pe continent, 70 de avioane decolate de pe portavionul *USS Solomon* şi 21 de nave aparţinând USAF, US Navy şi US Coast Guard (ajutate de vasele celei mai apropiate baze britanice) au

cercetat oceanul în speranţa că vor găsi măcar lin supravieţuitor. A doua zi, începând de la ora 08,00, cercetările au fost extinse asupra întregii zone dintre Florida şi insulele Bermude, precum şi asupra unei părţi din Golful Mexic; 12 patrule de Rangers şi Marines au debarcat pe ţărmurile din regiune încercând să descopere vreo urmă a catastrofei. Toate navele şi avioanele civili şi militare care treceau prin zonă au fost solicitate să semnaleze orice indiciu cu privire la eventualele epave. Cercetările au durat mai multe zile cu o medie zilnică de 167 zboruri, evoluând la circa 100 m deasupra apei, din zori şi până la apus. Inspectarea minuţioasă a 700.000 km^2 de mare şi uscat (cuprinzând Atlanticul, Marea Caraibilor, o parte a Golfului Mexic, peninsula Florida şi o parte a insulelor învecinate) desfăşurată pe parcursul a 4100 ore de zbor, nu a dus la descoperirea vreunui obiect de lemn sau cauciuc, barcă de salvare, resturi de avion sau pete de ulei. Plajele Floridei şi Bahamasului au fost supravegheate mai multe săptămâni în speranţa găsirii unor epave provenind de la avioanele dispărute, dar totul a fost în zadar.

Autorităţile militare şi civile erau derutate: într-

un interval de câteva ore fuseseră pierdute fără urmă 6 aparate şi 27 de oameni, într-o zonă relativ restrânsă şi în condiţii meteorologice foarte bune!

În cadrul clasei de bombardiere-torpiloare, avionul american *Grumman TBM Avenger* (în greutate de 8 tone) ocupa în acel timp locul 2 în lume, fiind întrecut doar de modelul britanic *Beaufighter* şi era unul dintre cele mai reuşite tipuri de aparate fabricate de S.U.A., în al doilea război mondial (viteza medie 480 km/h, raza de acţiune aproape 2000 km, 3 mitraliere grele şi o torpilă de 533 mm). Fuselajul, conceput special pentru zborul deasupra apei, avea o formă ce-i permitea ca, în caz de accident, să *amerizeze în siguranţă* şi *să se menţină la suprafaţa apei* un timp suficient de îndelungat pentru ca echipajul să se salveze. *Avenger* era dotat cu staţii radio puternice, bărci şi plute de salvare pneumatice care se umflau automat şi dispuneau de rezerve de apă, alimente şi echipament de supravieţuire. Personalul navigant purta obligatoriu veste de salvare tip „Mae West”, iar experienţa a arătat că un pilot naufragiat, dotat cu echipament de salvare adecvat.

putea reaista pe mare deschisă câteva săptămâni. Situaţia este şi mai interesantă în cazul hidroavionului de salvare. Tipul *Martin Mariner,* realizat de britanici, nu era depăşit decât de „iratele său mai mare” *Martin Mars,* rămas până astăzi cel mai mare hidroavion din lume. *Mariner,* un uriaş de aproximativ 35 de tone, era special construit pentru a înfrunta cele mai puternice furtuni sau cele mai dificile condiţii de luptă (blindaj 100 mm, 6 mitraliere grele şi 2 torpile). Fuselajul carenat îi asigura o flotabilitate deosebită şi, atât în varianta „carrier” („de transport) cât şi în cea „rescuer” („de salvare44) era echipat cu radar şi staţii de radio

foarte puternice. Având raza de acţiune de aproape 5.000 km şi viteza maximă de 400 km/oră, el a rămas unul dintre cele mai bune şi mai sigure aparate de acest gen construite în lume până în 1950, în pofida opiniei lui Kusche, care, poreclindu-l „Rezervorul Zburător”, considera că accidentul s-a datorat unei explozii interne. În realitate, *Mariner* participase la bătălii aeronavale, era dotat cu mijloace suficiente pentru a salva echipajele unei escadrile întregi şi avea la bord un grup de specialişti experimentaţi, iar dispariţia sa este tot atât de greu de înţeles ca şi cea a avioanelor pe care le căuta.

Comisia de anchetă se afla în impas: după ce ipoteza unei defecţiuni simultane a tuturor avioanelor sau a unui acces de nebunie colectivă a echipajelor a fost respinsă, comandantul bazei Fort Lauderdale a declarat că escadrila şi (ulterior) hidroavionul, „au fost dezorientate şi apoi distruse de vântul extrem de violent”. Afirmaţia sa este însă contrazisă de buletinele meteorologice care consemnau că, în zona respectivă, vântul atingea 72 – 134 km/h. Era imposibil ca un vânt de o asemenea intensitate să fi putut îndepărta de pe culoarul de zbor cele cinci avioane şi uriaşul hidroavion care le-a urmat sau să le dezechilibreze atât de mult, încât acestea să se precipite în mare, scufundându-se înainte ca vreunul din cei 27 de oameni să se poată salva. Ulterior, experţii US Navy au emis ipoteza că, probabil, cele şase aparate ar fi fost distruse de trombe marine gigantice. Dar, aceste coloane de apă care se înalţă brusc din ocean, nu depăşesc câţiva zeci de metri: or, atât bombardierele cât şi hidroavionul zburau la

O altitudine care le situa în afara oricărui pericol (700 m şi respectiv 1 800 m). În acelaşi timp, este greu de crezut că spectacolul unei trombe

marine ar fi dezorientat echipajele până la a declarcă nu mai recunosc cerul şi marea! în cele din urmă, comisiile de anchetă şi specialiştii care au examinat cazul s-au văzut nevoiţi să se declare incapabili de a descifra misterul acestei drame, cu excepţia lui Kusche, care afirma că *Marin*erul a explodat, iar *Avenger*urile au fost distruse de amerizarea forţată datorată epuizării combustibilului (fără a explica însă lipsa supravieţuitorilor şi a fragmentelor de epavă).

Atât analizele ulterioare asupra metodelor aplicate la căutarea aeronavelor pierdute, cât şi culegerea tuturor acelor informaţii care ar fi putut avea o cât de mică legătură cu accidentul, au demonstrat că niciun amănunt nu a fost lăsat la voia întâmplării. Un raport conform căruia o lumină roşie a fost zărită pe cer dintr-un avion de linie în seara dispariţiilor a permis, la început, lansarea ipotezei că ar fi fost vorba de explozia hidroavionului, lovit de trăsnet. Ulterior, această supoziţie a trebuit abandonată, căci în zonă nu erau condiţii favorabile descărcărilor electrice şi, oricum, *Mariner* era înzestrat cu mijloace de protecţie, fiind conceput să zboare şi pe furtună. După câtva timp echipajul unui cargou a declarat că ar fi fost martorul unui fenomen asemănător unei explozii puternice petrecută în atmosferă la ora 19, 55. Dacă ea ar fi implicat escadrila pierdută, atunci înseamnă, nici mai mult nici mai puţin, că CINCI aparte s-au ciocnit *simultan* între ele, au avut *simultan* incendii la bord ori au fost *simultan* lovite de trăsnet. Practic Kusche şi US Air Force se contrazic afirmând, pe de o parte că *Aveng*erurile îşi epuizaseră combustibilul în jurul orei 19, 50 – 20,00 (deşi este puţin probabil să fi rezistat în aer după ora 19,00), iar pe de alta că ele mai aveau destulă benzină încât să explodeze! Unii membri ai personalului turnului de control de la Fort Lauderdale susţin că ultima frază provenită de la

„Zborul 19” ar fi fost: „Intrăm în apa albă... Suntem pierduţi... /4. Curioasa aluzie la „apa albă” ar putea avea o legătură cu ceaţa alburie care îşi face apariţia uneori în această regiune; ea ar putea explica lipsa de vizibilitate şi aspectul straniu al mării, dar în niciun caz nu ar fi avut cum

142

să afecteze aparatura de bord. Astăzi se ştie că există o zonă de earanare radio între Florida şi Bahamas, dar aceasta nu explică de ce problemele au apărut cu mult înainte de întreruperea contactului radio! în timpul unui interviu, W. Wingard, ofiţer de informaţii al USAF s-a arătat foarte categoric: membrii comisiei de anchetă au fost incapabili să determine sau chiar să presupună cauzele dispariţiei Un alt militar, locotenentul de marină R. Wirshing, ofiţer responsabil cu antrenamentele la baza Fort (Lauderdale în momentul incidentului şi care a investigat mulţi ani tragedia, aprecia cuvântul, dispariţieca fiind un element important privitor la soarta echipajelor pierdute. Motivul: nu a fost adusă nicio probă materială care să dovedească moartea piloţilor. Ca o sinteză a neobişnuitelor întrebări ridicate de eveniment, iată ce declara la finalul investigaţiilor unul dintre membrii comisiei de anchetă: „(...) Această pierdere fără precedent în timp de pace constituie o enigmă totală, fiind cazul cel mai straniu cu care forţele aeronavale americane au fost vreodată confruntate.

Mass media a generat, la vremea respectivă, numeroase comentarii în jurul acestei întâmplări, situaţie de altfel explicabilă. Deşi incidente similare s-au mai petrecut înainte şi după tragedia „Zborului 19”, este de remarcat faptul că pierderea escadrilei şi a hidroavionului de salvare a reprezentat prima ocazie când a fost implicat un număr atât de mare de aparate de zbor. şi au fost desfăşurate acţiuni de

căutare atât de vaste şi minuţioase. Întâmplarea avea să afecteze în mod direct metodele aplicate în cercetările întreprinse mai târziu, când alte nave şi avioane vor avea o soartă similară celor 6 aparate...

2. Fulgere spre soare încă de la sfârşitul celui de-al doilea război mondial, echipaje aparţinând forţelor aeriene aliate au avut prilejul să se întâlnească, în timpul misiunilor la care participau, cu ciudatele aparate de zbor cu reacţie ale căror performanţe, considerate în raport cu cele ale avioanelor clasice, moderne la timpul respectiv, erau uimitoare. Deplasarea aeronavelor în regim transsonic a ridicat, între 1942 – 1945, mari probleme pilotajului şi controlului avionului – unele aparate fiind grav avariate în urma atingerii accidentale a „pragului sonic" – şi nimeni nu obţinuse până în 1945 rezultatele faimosului *Messerschmitt Me 262.* După război s-a încercat ameliorarea calitativă a avioanelor cu reacţie în două direcţii principale:

(1)**în privinţa formei constructive: în timp ce primele avioane cu reacţie păstrau aspectul general al predecesoarelor, noile realizări se orientează din ce în ce mai mult spre aripa săgeată, care permite reducerea problemelor ridicate de regimul de zbor transsonic;**

(2)**perfecţionarea sistemelor de bord: generalizarea servocomenzilor permite un control adecvat al aeronavei până atunci foarte instabilă în timpul evoluţiilor cu viteze mari.**

Anii 1945 – 1955 au fost o perioadă de tranziţie, ale cărei aparate reprezentative sunt: *Gloster Meteor* (englez); *F 86 Sabre* şi *F 80 Shooting Star* (americane); şi *„Mig 15"* (sovietic). În raport cu predecesorii lor din cel de-al doilea război mondial, vânătorii acestui început de epocă supersonică ating cu uşurinţă viteza de 1 Mach, trecând, deci.

pragul sonic. Dar, similar aparatelor ultimilor ani ai conflictului (*Spitfire, Tempest, Mustang, Focke Wulf*), concepţia lor aste tributară metodei de luptă circulară. Din acest motiv ele au caracteristici similare de manevrabilitate, şi sunt echipate tot cu mitraliere sau tunuri.

***F* 86 Sabre (viteza maximă 1100 km/h, plafon practic 14.000 m, rază maximă de acţiune cu rezervoare suplimentare 2300 km, armament compus din 4 tunuri) era înzestrat cu turboreactoare de 2, 7 tone tracţiune, ceea ce i-a permis ca, la 15 septembrie 1948, să obţină recordul mondial de viteză (1080 km/h), integral armat. *F 86* beneficia de un radar de bord cu performanţe superioare, avea un consum specific de combustibil rezonabil şi chiar, rafinament suprem pentru epoca respectivă, un pilot automat. După afirmaţiile specialiştilor, aparatul american era însă ceva mai puţin manevrabil în raport cu *Mig 15* (viteza maximă 1050 km/h, plafon practic 12 200 m, autonomie 1900 km cu rezervoare suplimentare, geam posterior blindat 64 mm, scaun ejectabil, armament: un tun calibrul 37 mm şi două tunuri de 23 mm).**

***F 80 Shooting Star,* a cunoscut un mare succes şi a dat ulterior naştere variantei *T 33* (în serviciu până în 1982 în şcolile militare de aviaţie din Franţa), însă ridica probleme delicate de pilotare în timpul virajelor din cauza rezervoarelor pendulare amplasate la extremităţile aripilor.**

În aceeaşi perioadă, Franţa fabrica după licenţă *Aquíl-Ion,* avion de atac provenit din *Vampire* (britanic), dar înzestrat cu un motor francez. Abia la începutul anilor ’50 intra în producţia de serie MD *450 Ouragan,* simbol al unei renaşteri pregătite cu pasiune de constructorii şi piloţii francezi.

Paradoxul epocii rămânea însă faptul că

doctrinele de luptă moştenite din cel de-al doilea război mondial duceau la tipuri de „confruntări apropiate44, deci la evoluţii cu viteză scăzută, situaţie în care noile sisteme de propulsie dădeau randamentul cel mai slab. Pentru a evita antrenarea în astfel de ciocniri, unele aparate au început să fie dotate cu mijloace de atac la distanţe mai mari decât armamentul de bord clasic, dar în pofida unor rezultate spectaculoase pentru anii respectivi, aceste avioane, încă

145

foarte capricioase, nu au primit la început adeziunea generală.

Construite după 1955, aparatele următoarei generaţii vor deveni însă operaţionale numai începând cu 1960. Câteva dintre caracteristicile acestor avioane vor fi comune: creşterea semnificativă a performanţelor sistemului de propulsie, îmbunătăţirea radarului de bord, calităţi de zbor încă discutabile şi fiabilitate foarte adesea Inferioară generaţiei precedente (datorată în principal saltului de complexitate efectuat de toate sistemele aeronavei). Într-un deceniu, vitezele au crescut de la 1 Mach la 2 Mach (dublul vitezei sunetului). Motivul rezidă în principal din necesitatea de a se construi aparate capabile să urce foarte repede la altitudine pentru a intercepta avioanele atacatoare (bombardierele epocii, în majoritate încă subsonice, aveau ca unic mijloc de protecţie zborul la mare înălţime). Rapide în ascensiune, interceptoarele încep să fie dotate cu rachete aer-aer ce permiteau tirul la mare distanţă. Vitezele mari au avut însă consecinţe asupra formei constructive căci, pentru a atinge 2 Mach, este necesară fie o aripă delta, fie una în săgeată pronunţată. Dar vitezele de aterizare şi decolare foarte mari au impus construirea unor piste din ce în

ce mai lungi şi mai vulnerabile.

Printre cele mai cunoscute avioane ale anilor ’60 se numără:

McDonnell Douglas F 4 Phantom – (S.U.A.) care este considerat primul avion polivalent reuşit şi se află în serviciu şi astăzi. Are anvergura de 11, 7 m, lungimea de 17, 76 m, greutatea totală 24 765 kg, viteza maximă 2, 3 Mach, viteza ascensională 95 m/s, plafon 24.000 m, raza de acţiune 1 600 km, propulsia asigurată de două motoare cu postcombustie, armament (compus din rachete aer-aer „Sparrow”, „Sidewinder”, bombe nucleare sau convenţionale şi rachete aer-sol acroşate sub aripă sau fuselaj) în greutate totală de 7 250 kg. Deţinător a numeroase recorduri la vremea respectivă, acest aparat a demonstrat remarcabile performanţe tehnice, la care trebuie adăugat un radar de excepţie pentru epocă, dar şi un defect reclamat de piloţi: comportamentul nesigur la viteze mici.

Republic F 105 Thunderchief (S.U.A.) este cel mai mare monoloc şi monomotor supersonic din istoria aviaţiei. Des

tinat misiunilor de vânătoare-bombardament la mare distanţă, are următoarele caracteristici: greutate maximă 23.000 kg, viteza maximă 2, 25 Mach, autonomie 3 700 km, anvergura 18, 63 m, lungimea 20, 4 m.

Mig 21 a marcat ascensiunea Uniunii Sovietice în tehnologia de vârf, cu precădere în domeniul turboreactoarelor de mare putere. Performanţele sale sunt similare cu cele ale lui *F 4 Phantom,* dar este considerat mai puţin dotat în ceea ce priveşte sistemele de atac şi navigaţie. Monoloc şi monomotor, are lungimea 15, 76 m, anvergura de 7, 15 m, viteza 2, 05 Mach, raza de acţiune 1 850 km, plafon 24.000 m, greutate maximă 7 750 kg,

armament compus din rachete aer-aer, aer-sol şi bombe.

Dassault Breguet Mirage III **este primul avion francez din clasa de viteze 2 Mach fabricat în serie. Monoloc, monomotor, destinat unor misiuni multiple, are lungimea de 15 m, anvergura de 8, 22 m, greutatea totală 13.500 kg, viteza maximă 2, 15 Mach, viteza ascensională 125 m/s, plafon 20.000 m, raza de acţiune 1 200 km, armament compus din rachete aer-sol AS-30, rachete de 68 – 72 mm.**

3 **bombe de 450 kg fiecare şi 2 tunuri de 30 mm. Dar,** ***Mirage III*** **era caracterizat prin cel mai defavorabil raport greutate/tracţiune, faţă de aparatele citate, contemporane lui, iar radarul său avea o bătaie de 4 ori mai mică decât cel de pe** ***F 4 Phantom.***

O realizare britanică de marcă, ***Hawker Siddeley Harrier*** **este apreciat astăzi drept cel mai bun avion de luptă cu decolare şi aterizare verticală, dovedindu-şi calităţile excepţionale în conflictul Falklandului. În producţie de serie, începând cu 1966, are viteza maximă de 1, 5 Mach, raza de acţiune 350 km, greutatea totală de 7 957 kg, fiind înarmat cu 2 – 4 tunuri, 6 – 8 rachete şi bombe în greutate de 2, 3 t.**

Rod al cooperării dintre firma franceză Dassault Breguet şi cea britanică BAC, avionul ***Jaguar*** **a efectuat primul zbor la 8 septembrie 1968 şi este considerat la ora actuală cel mai bun vânător la sol. Are anvergura de 8, 50 m, lungimea de 15, 50 m, greutatea totală 15.000 kg, viteza maximă, 2, 5 Mach, viteza ascensională 149 m/s, plafon 16.000 m, raza de acţiune 1 085 km, 2 tunuri de 30 mm şi**

8 bombe de 450 kg sau 4 rachete aer-sol, aer-aer şi „Matra”.

În sfârşit, avionul suedez ***SAAB J 35 Draken*** **a stimulat interesul pentru formula aerodinamică**

dublu-delta, care va fi reluată, sub diferite variante, 15 ani mai târziu. Anvergura aparatului este de 9, 40 m, iar lungimea 15, 35 m, greutatea totală 16.000 kg, viteza maximă 2 Mach, viteza ascensională 175 m/s, plafon 15 200 m, raza de acţiune 800 km, cu un armament compus din 2 tunuri de 30 mm şi 2 bombe de 453 kg fiecare.

Anii ’70 au fost marcaţi de accentul pus pe rafinamentul geometric şi sistemele de armament. Menţinerea performanţelor la regimuri de 2 Mach presupune în fapt eliminarea efectelor nefavorabile cauzate de undele de şoc. Din acest motiv prizele de admisie sunt mărite, echipate cu „mustăţi” (aripioare speciale) sau cu semiconuri mobile. Geometria afectează de o manieră importantă şi aripile, care devin variabile. Aproape drepte la decolare şi aterizare, permit folosirea de piste mai scurte (şi, în consecinţă, mai puţin vulnerabile la bombardamente). Pliate în zbor, asigură avantajele profilului săgeată la viteze subsonice şi delta la viteze supersonice. În ceea ce priveşte reactoarele, puterea acestora a crescut substanţial, dar este căutată mai puţin mărirea vitezei, cât posibilitatea de a transporta încărcături sporite. În plus, aparatele sunt dotate masiv cu sisteme electronice complexe, care duc la sporirea greutăţii. În particular, s-a încercat şi s-a reuşit detecţia şi combaterea ţintelor multiple sau care evoluează la înălţime foarte mică, de către un avion de vânătoare zburând deasupra lor. În afara îmbunătăţirilor succesive ale sistemelor de arme, avioanele din noua generaţie au, în general, rapoarte greutate/tracţiune foarte apropiate de 1.

Astfel, *Mig 23* este primul avion de luptă sovietic polivalent, cu geometrie variabilă, creat de colectivul constructorului A.I. Mikoian. El este destinat executării unor misiuni complexe de interceptare şi recunoaştere la mari înălţimi, vânătoare şi atac la sol în regim de zbor supersonic,

având posibilităţi de decolare-aterizare pe distanţe scurte. Monoloc, monomotor şi având aripă parasol cu geo

metrie variabilă, *Mig 23* atinge viteza maximă în stratosferă de 2, 3 Mach. Varianta sa perfecţionată, *Mig 25,* atinge viteze de 3, 2 Mach şi a demonstrat performanţe deosebite.

***McDonnell Douglas F 15 Eagle* (S.U.A.) este un bun interceptor, înzestrat cu turboreactoare foarte puternice, iar tracţiunea la mică altitudine este mai mare decât greutatea netă a avionului fără încărcături acroşate. Principalele sale caracteristici sunt: anvergura 13, 05 m, lungimea 19, 46 m, greutatea maximă 25 400 kg, viteza maximă 2, 5 Mach, viteza ascensională 180 m/s, plafon de zbor 21.000 m, raza de acţiune 1 800 km. Armamentul constă din 1 tun de 20 mm cu 6 ţevi, 4 rachete aer-aer „Sparrow" şi rachete aer-aer „Sidewinder".**

***Grumman F 14 Tomcat* (S.U.A.), exploatând avantajele geometriei variabile, face dovada unor performanţe uimitoare, fiind considerat cel mai bun avion de luptă la ora actuală. În afara unui radar deosebit (300 km distanţă de detecţie) şi a unui sistem de tir ce permite ghidarea simultană a 6 rachete „Phoenix" către ţinte separate, aparatul este înarmat şi cu un tun „Vulcan" cu 6 ţevi, de 20 mm. Principalele caracteristici ale avionului *F 14* sunt: anvergura 19, 54/11, 63 m, lungimea 18, 86 m, greutatea maximă 32 658 kg, viteza 2, 5 Mach, viteza ascensională 131 m/s, plafon 18.500 m, raza de acţiune 1 510 km.**

***Lockheed SR 71 Black Bird* (S.U.A.), avion de recunoaştere strategică, este considerat cel mai complex (şi mai costisitor) aparat militar de zbor din lume. În 1970, performanţele sale erau: viteza de croazieră 3, 5 Mach la o altitudine de 24 400 m (azi,**

viteza maximă atinsă fiind de 4 Mach), raza de acţiune (fără realimentare în aer) de
4— 5 600 km. *SR 71 Black Bird* deţine câteva recorduri mondiale omologate de FAI, printre care, cea mai rapidă traversare aeriană a Atlanticului (zborul a fost efectuat în 1974, cei 5 560 km dintre New York – S.U.A. şi Farnborough – Marea Britanie, fiind parcurşi într-o oră şi 56 de minute). Aparatul, construit în proporţie de 93% din titan şi echipat cu două motoare PRATT – WHITNEY JT-11 D-20 B, are greutatea minimă de 27 215 kg şi maximă de 77 110 kg; lungimea de 32, 76 m; anvergura

de 16, 95 m; înălţimea de 5, 64 m şi suprafaţa/ portantă de 167, 23 m^2.

Dacă în perioada 1950 – 1970 era necesar un efort pentru a putea alege din marele număr de producători, deceniul ’80 este caracterizat prin constatarea că numărul marilor realizatori este foarte restrâns. Specifice pentru această perioadă sunt aparatele firmei americane *Northrop Aviation: F 17 Cobra* şi *F 18 Hornet.* Cu toate că nu răspund aceluiaşi program şi au costuri diferite, prin formele aerodinamice, sistemele pentru controlul zborului sau nivelul de motorizare, ele prezintă multe analogii. Dacă din anumite puncte de vedere nu sunt decât îmbunătăţiri ale generaţiei precedente, *F 17 şi F 18 se* deosebesc prin prezenţa comenzilor electronice care asigură un control mai bun al zborului şi realizarea unei distribuţii optime a informaţiilor către pilot în scopul creşterii eficacităţii complexului om-maşină. Este de remarcat că această generaţie de aparate dispune de puteri superioare greutăţii şi, în acelaşi timp iese în evidenţă efortul deosebit făcut în direcţia adaptării maşinilor şi sistemelor, din ce în ce mai complexe, la performanţele umane, care se dezvoltă mai lent.

Astfel, dacă în pilotajul manual centrul de greutate al aparatului trebuie menţinut în limite foarte stricte, sub ameninţarea pierderii controlului, asistenţa unui ordinator permite o mărire considerabilă a domeniului de zbor. În acelaşi timp, pilotul nu mai are, practic, nicio preocupare de navigaţie şi poate să se consacre, aproape în întregime, luptei aeriene. Sistemele de tir (radar şi rachete) au fost de altfel foarte mult perfecţionate. Radarele avioanelor de ultimul tip sunt astăzi capabile să detecteze simultan mai multe ţinte aeriene şi să „vadă” în jos, rezolvând problemele specifice identificării obiectivelor ostile în mijlocul tuturor ecourilor de sol. Printre noile creaţii ale industriei aeronautice militare şi care înglobează toate aceste perfecţionări se remarcă şi avionul francez Mi*rage 2000* ale cărui performanţe sunt net superioare tuturor realizărilor anterioare ale Franţei.

Primele aparate de zbor pilotate, care ating viteza maximă de 28.000 km/h, depăşind limita atmosferei terestre, sunt faimoasele navete spaţiale americane. O navetă cântăreşte 68 de tone fără încărcătură, dar pentru

zbor i se ataşează un rezervor largabil, care conţine 700 tone de hidrogen şi oxigen lichid, necesare pentru alimentarea celor 3 motoare criogenice (care dezvoltă în total 633 tone-tracţiune), şi două mari acceleratoare de decolare „cântărind fiecare câte 583 tone şi dezvoltând în total 2 400 tone tracţiune. „Navetele spaţiale44 pot decola şi de pe un *Boeing B 747 Jumbo-Jet* special amenajat. Lungimea lor este de 45 m; anvergura de 14, 4 m; greutatea maximă a întregului ansamblu (navetă, rezervoare, motoare pentru accelerare) ajunge la 2000 tone, iar plafonul maxim de zbor este de 300 km. Principalele avantaje: sunt singurele nave spaţiale care pot fi

pilotate, nedepinzând de un traiect fix de zbor programat anterior şi sunt recuperabile, specialiştii considerând că un astfel de vehicul poate îndeplini 570 de misiuni de zbor militare şi civile. În momentul de faţă NASA dispune de 4 navete: *Entreprise, Challanger, Columbia* şi *Discovery* devenite operative între 1981 – 1985.

În ceea ce priveşte construcţiile aeronautice cu destinaţie civilă, imediat după terminarea celui de-al doilea război mondial, ele devin un beneficiar important al realizărilor tehnologice din timpul conflictului. Concepute iniţial pentru a transporta trupe sau material de luptă, avioanele militare de mare capacitate sunt supuse unor transformări care le fac apte activităţilor civile, modificări ce vizau în primul rând asigurarea confortului pasagerilor. În consecinţă, perioada 1945 – 1960 este dominată de avioanele cu elice propulsate de 4 motoare cu piston. Realizările de vârf pentru epocă: *Constellation, Super Constellation, Douglas DC 7* – S.U.A.; *Bristol Britannia*

— Marea Britanie; *An 10, ÎL 18* – U.R.S.S.; *Focke Wulf FW 200* (R.F.G.), devin însă nesatisfăcătoare pentru noile cerinţe ale traficului aerian. Chiar şi cele mai perfecţionate (*Super Constellation, DC 7* şi *Bristol Britannia*), în pofida echipării lor cu turbine de supraalimentare a motoarelor, nu depăşeau viteza de 550 km/h, iar încărcătura luată la bord era relativ mică. Din acest motiv (şi datorită faptului că dispuneau acum de un nou sistem de propulsie, a cărui aplicare la aparatele militare dăduse rezultate promiţătoare) marile firme de construcţii aeronautice au introdus în producţia de serie primele avioane de transport

civile înzestrate cu motoare aeroreactoare. Astfel, la începutul anilor 1960 îşi încep cursele

regulate *Caravelle* (Franţa) şi *de Havilland Cornet* (Marea Britanie). Deşi ele au suferit la început unele accidente ale căror consecinţe au fost deosebit de grave, perfecţionările ulterioare au transformat aceste aparate în realizări de prestigiu ale firmelor respective.

În prezent, marea majoritate a aeronavelor care deservesc liniile interne şi internaţionale ce brăzdează atmosfera Terrei sunt intrate în exploatare acum 10 – 15 ani. În 1970, transportul aerian a înregistrat 400 milioane de pasageri şi 58, 8 milioane tone mărfuri, pentru a ajunge în 1983 la 1 miliard de pasageri şi 120 milioane tone mărfuri. În pofida crizei economice mondiale, companiile aeriene dispuneau în 1984 de o flotă ce număra peste
8600 de aparate din care aproximativ 7.000 erau înzestrate cu motoare cu reacţie.

În domeniul aviaţiei subsonice de transport greu se detaşează net câteva tipuri de aeronave: *Antonov AN 22 Anteu* (250 t greutate totală, 700 – 725 de pasageri dispuşi pe 2 etaje sau 80 t mărfuri, viteza de 740 km/h la 5.000 m altitudine, distanţa maximă de zbor 6.500 km); *Lockheed C 5 A Galaxy* (389 t greutate totală, distanţă maximă de zbor 11.000 km, 75 t încărcătură utilă sau 1.000 militari complet echipaţi) şi *Boeing B 747 Jumbo-Jet* (352 t greutate maximă, 490 – 500 pasageri, distanţa maximă de zbor
9600 km, viteza de croazieră 958 km/h).

Aviaţia supersonică pentru transportul civil a debutat cu două faimoase aparate: *Concorde* (cooperare franco-britanică: 140 – 144 pasageri, distanţa de zbor 6.000 – 6.500 km, viteza 2, 2 Mach la 20.000 m altitudine) şi *Tu 144* (U.R.S.S.: 140 – 145 pasageri, distanţa de zbor 6.000 – 6.500 km, viteza de croazieră 2, 2 Mach la 21.500 m). Problemele tehnice pe care le-a ridicat avionul *Tu 144* au frânat momentan exploatarea sa pe scară largă. *Concorde,*

deşi socotit o remarcabilă creaţie inginerească, nu a fost nici el scutit de anumite dificultăţi generate în primul rând de eficienţa sa comercială şi, în al doilea rând, de numeroasele interdicţii ale S.U.A. privind aterizarea lui pe aeroporturile teritoriului nord-american.

152

Dezvoltarea generală a construcţiilor aerospaţiale demonstrează însă că, în mod cert, următorul pas va fi apariţia transportului supersonic sau cu ajutorul sistemelor de tip „navetă spaţială”. Tehnologiile existente permit pe deplin atingerea acestui obiectiv; singurul motiv pentru care proiectele respective rămân încă pe planşete şi în laboratoare, este cel al costului prohibitiv de realizare, ce nu poate fi încă recuperat în cazul aplicării.

Istoria zborului a fost deseori marcată de întâmplări tragice, inerente nivelului tehnic al epocii, şi nu este cazul să căutăm pentru acestea cauze misterioase sau intervenţii extraterestre. Exceptând pierderile provocate de războaie, anual se prăbuşesc, iau foc sau explodează zeci de aparate de zbor pe tot globul: pene de motor, defecţiuni tehnice, trăsnete, coliziuni aeriene, furtuni, greşeli din partea echipajului, atentate teroriste, CÂT („turbulenţe în aer limpede”), lista cauzelor posibile ale accidentelor putând fi prelungită la nesfârşit. Există însă şi unele incidente mai puţin obişnuite: avioane prăbuşindu-se în condiţii atmosferice foarte bune, formaţii întregi de aparate cu caracteristici tehnice ireproşabile (pilotate de echipaje experimentate) dispărând fără urmă, avioane semnalând obiecte aeriene stranii şi „volatilizându-se” în secunda următoare, aparate de zbor ce par să se lovească de ceva care le zdrobeşte sau le rupe în bucăţi, un „zid” invizibil ce acţionează cu atâta rapiditate, încât piloţii nu mai au timp nici

măcar să comunice prin radio. Deşi aceste incidente îi preocupă pe aviatori şi pe specialişti de mai bine de 60 de ani totuşi, oricât de amănunţite au fost cercetările întreprinse până acum, ele nu au dus la vreo clarificare a condiţiilor care le-au provocat.

De la sfârşitul celui de-al doilea război mondial, numărul unor astfel de evenimente a crescut în permanenţă, sfidând parcă logica şi bunul simţ. În ciuda perfecţionării continue a avioanelor (creşterea vitezei, manevrabilităţii, plafonului maxim de zbor, razei de zbor sau îmbunătăţirea fiabilităţii şi a securităţii), a mijloacelor de detecţie şi co

municaţie, cu toate că echipajele sunt supuse la antrenamente tot mai complexe pentru a se diminua riscul greşelilor „factorului uman", au loc totuşi numeroase catastrofe „stranii44 în care sunt implicate aparate de zbor civile sau militare, aparţinând majorităţii statelor lumii. Verdictul comisiilor de anchetă în caz de accident aviatic este, în 75% din cazuri, „defecţiune agnogenă a sistemului44, formulă binecunoscută de toţi aviatorii din lume şi folosită de preferinţă atunci când cauzele nu sunt cunoscute. Această concluzie nu face distincţie între defecţiunile mecanice şi greşelile de pilotaj dar, în general, se consideră a priori că vina este a echipajului. Desigur, există posibilitatea ca un pilot începător, lipsit de experienţă, să piardă controlul aparatului, neatenţie fatală în cazul avioanelor moderne care zboară cu viteze foarte mari. Accidente de acest gen sunt posibile, dar numai în cazul unui *singur* aparat condus de un *singur* om (mai ales dacă acesta are o experienţă insuficientă). Probabilitatea scade considerabil dacă piloţii au câteva mii de ore de zbor la activ şi este aproape zero în cazul unor escadrile întregi. Este practic imposibil ca mai multe aparate să se

prăbuşească sau să se ciocnească simultan (nu numai în condiţii de zbor normale, dar chiar şi foarte dificile), fiind greu de crezut că un număr de câteva zeci de oameni bine antrenaţi pot intra simultan în panică, având aceleaşi halucinaţii sau să fie neatenţi în acelaşi timp iar, în caz de pericol, să-şi piardă toţi controlul, comiţând greşeli identice. Versiunea conform căreia un număr mai mare de două aparate se pot ciocni în aer nu este luată în serios de niciun aviator, astfel încât multe dintre accidentele petrecute în văzduh au apărut ca inexplicabile...

În 1947 un avion *Boeing B 29 Superfortress* aparţinând USAF a dispărut fără urmă în *Triunghi,* iar oficialităţile americane nu au găsit altă explicaţie decât că fusese rupt în bucăţi de vânt. Este greu de crezut că un *B 29,* cel mai mare bombardier din lume în al doilea război mondial (70 tone) putea fi „rupt în bucăţi44 de vânt, mai ales într-o perioadă relativ calmă.

În primele ore ale zilei de 30 ianuarie 1948, *Star Tiger* (avion tip *Tudor IV)* proprietatea lui „British South American Airways Corporation44 contacta prin radio turnul de

control din Bermuda. După comunicarea coordonatelor poziţiei din acel moment, echipajul transmitea că totul decurge normal şi că va ateriza în conformitate cu orarul stabilit. Acesta a fost însă ultimul mesaj primit de aeroport... Membrii echipajului erau cu toţii veterani de pe bombardierele grele ale Royal Air Force. Acţiunile de căutare au fost declanşate câteva ore mai târziu, după răsăritul soarelui: 10 nave şi peste 30 de avioane au cercetat metodic întreaga zonă a oceanului, unde se presupunea că s-ar fi putut prăbuşi aparatul. În momentul producerii accidentului vremea era excelentă şi s-a menţinut

neschimbată în tot cursul zilei, dar nu au fost găsite pete de ulei, cadavre sau rămăşiţe provenind de la *Star Tiger*. A doua zi, spre seară, timpul s-a înrăutăţit, activitatea de căutare fiind continuată în consecinţă numai de vase şi încetând complet după aproximativ o săptămână, fără a se fi înregistrat vreun succes. Nu fuseseră găsite nici măcar plute sau veste de salvare deşi acestea se aflau în număr mare la bordul avionului dispărut. La capătul unei lungi şi laborioase investigaţii, „Ministry of Civil Aviation" îşi încheia raportul final cu o concluzie prea puţin lămuritoare:

„(...) În absenţa oricărei dovezi privind fie natura, fie cauza dezastrului lui *Star Tiger*, Curtea nu a fost capabilă decât cel mult să sugereze posibilităţi, niciuna din ele neatingând nivelul probabilităţii. În toate activităţile care implică o cooperare între om şi maşină intervin doi factori extrem de diferiţi. Pe de o parte există elementul incalculabil pe care-l reprezintă ecuaţia umană dependentă de factori insuficient cunoscuţi, iar pe de altă parte intervine elementul mecanic supus unor legi total deosebite. Un incident poate avea loc atunci când cei doi factori acţionează independent ori împreună sau, atât omul cât şi maşina sunt depăşiţi de anumite cauze externe. Ce anume s-a întâmplat în acest caz nu se va şti niciodată, iar soarta lui *Star Tiger* va rămâne pentru totdeauna o enigmă nesoluţionată".

Pornind de la faptul că raportul grupului de investigaţie nu menţionează explicit inexistenţa unor motive posibile de dispariţie, Kusche sugerează că incidentul nu este de fapt decât un accident banal, „produs însă într-un context care i-a permis să se transforme într-o enigmă". El

Îşi susţine ideea afirmând că o posibilă defectare a echipamentului de radiocomunicaţie şi

navigaţie „combinată cu vânturile puternice şi rezerva scăzută de combustibil au creat o situaţie critică ce nu a mai permis aproape nicio speranţă". Analizată în mod serios însă, ipoteza se dovedeşte inconsistentă, în primul rând pentru că nu ia în considerare datele cunoscute despre aeronavă şi ruta de zbor. După afirmaţiile comisiei de anchetă:

„*Tudor IV* (...) dispunea de două transmiţătoare de telegrafie fără fir, care aveau o rază de acţiune de câteva mii de mile şi trei emiţătoare-receptoare radio în fonie, cu o rază de acţiune de circa 200 mile (...) (Avionul – n.a.) transporta patru bărci gonflabile de cauciuc, echipate cu raţii corespunzătoare, mijloace de supravieţuire şi un transmiţător radio (...)". După cum se observă, aparatul nu ducea lipsă de sisteme de comunicaţie, iar performanţele lor erau mai mult decât satisfăcătoare. Defectarea simultană a tuturor sistemelor este aproape o imposibilitate tehnică, iar dacă totuşi s-ar întâmpla, cauza nu ar putea fi decât externă şi complet ieşită din comun. Deci, fie şi numai din acest punct de vedere, ipoteza lui Kusche nu poate fi acceptată, decât în condiţii total neobişnuite, ceea ce anulează concluzia sa, potrivit căreia incidentul nu a fost decât o înşiruire de nefericite coincidenţe. În ceea ce priveşte „vânturile puternice4, iată ce menţionează raportul comisiei de anchetă referitor la caracteristicile meteo ale traseului parcurs de *Star Tiger:*

„(...) Ruta nu este dificil de urmat. Beneficiază de condiţii atmosferice bune, temperatură optimă şi nu există probleme serioase, cum ar fi, spre exemplu, depunerile de gheaţă (...)". În afară de aceasta se cunoaşte faptul că *Star Tiger* a fost precedat cu aproximativ o oră, pe exact acelaşi drum, de un *Lancaster G-AGWL* al cărui comandant, căpitanul Griffin, a specificat după aterizarea pe aeroportul Kindley Field (Bermuda) că *nu* a fost confruntat cu dificultăţi de natură meteorologică. Vântul de sud-

vest, relativ puternic, pe care l-a întâlnit la sfârşitul zborului, nu i-a provocat dificultăţi, întârziindu-i doar aterizarea. Conform înregistrărilor, ultimul contact radio între *Star Tiger* şi Bermuda a permis navigatorului de la bord să afle poziţia exactă a aeronavei, recalculând un timp de aterizare cu

156

circa o oră mai târziu decât cel estimat iniţial. Chiar şi în această situaţie rezerva de combustibil mai asigura, în plus, aproape 4 ore de zbor, deci cantitate suficientă pentru ca, în cazul în care aparatul s-ar fi depărtat din nou de la traseul corect, piloţii să elimine eroarea şi să aterizeze în siguranţă. Pe parcursul operaţiunilor de căutare, declanşate la circa 4 ore după ultimul contact cu *Star Tiger*, au fost efectuate 104 zboruri totalizând 882 ore. Cum ultima poziţie era bine cunoscută, apare cu atât mai surprinzător faptul că nu a fost descoperită nici cea mai mică urmă a aeronavei dispărute, iar comisia de anchetă a fost obligată să-şi încheie raportul cu o concluzie stranie, dat fiind calificarea şi probitatea indiscutabilă a specialiştilor care anchetaseră cazul: „Soarta lui *Star Tiger* va rămâne o enigmă nesoluţionată”.

Una dintre cele mai ciudate dispariţii petrecute în *Triunghiul Bermudelor* a avut loc în primele ore ale zilei de 28 decembrie 1948. Un avion de pasageri de tip *Douglas DC3,* efectuând o cursă pe ruta San Juan – (Puerto-Rico) – Miami (Florida), s-a „evaporat” în imediata apropiere a aeroportului de destinaţie. Timpul era excelent, piloţii experimentaţi şi nu fuseseră semnalate niciun fel de probleme tehnice. Echipajul era format din căpitanul Robert Linquist, copilotul Ernest Hill şi însoţitoarea de bord Mary Burks, iar la bord se aflau 26 de pasageri printre care şi

2 copii. La ora 4, 13 a.m., când luminile oraşului au

început să scânteieze la orizont, Linquist a contactat turnul de control din Miami anunţând că se află la 50 mile sud de aeroport, că totul era în regulă şi că aşteaptă instrucţiuni. Ceea ce s-a petrecut în continuare pare de necrezut. În timp ce se înscrisese pe traiectul de aterizare aparatul a dispărut pur şi simplu.

A fost declanşată o masivă operaţiune de căutare. Vremea era foarte bună, iar oceanul liniştit, permiţând unei escadre compusă din zeci de vase şi avioane să cerceteze cu atenţie uriaşa zonă ce se întindea între San Juan şi Florida. Nu a fost descoperită nici măcar o vestă de salvare, un fragment de epavă sau obişnuitele pete de ulei... Ancheta făcută ulterior a stabilit că rapoartele aeroportului din San Juan privind starea aparaturii de bord a avionului consemnau faptul că piloţii semnalaseră înainte de

decolare unele dificultăţi provocate de bateriile staţiei radio. Din acest motiv, în timpul zborului, legătura cu solul a fost relativ dificilă, dar s-a menţinut totuşi, până la ultimul mesaj, în care echipajul nu a mai semnalat vreo problemă. Niciun document nu confirmă însă că Linquist ar fi raportat observarea luminilor oraşului Miami, afirmaţia datorându-se unor investigatori ce au presupus că, de la 50 de mile distanţă, echipajul putea zări sclipirile metropolei în noapte. Cauza exactă a dispariţiei nu va fi probabil niciodată ştiută, dar există ipoteze care afirmă posibilitatea unor defecţiuni mecanice sau erori de pilotaj, deşi nu prezintă dovezi în acest sens. Problema lipsei totale a fragmentelor de epavă (ce nu puteau fi dispersate de Golfstream la mai mult de câteva mile până la începerea operaţiunilor de salvare) rămâne în continuare nesoluţionată. Unicul autor pentru care

dispariţia nu are nimic enigmatic este Lawrence Kusche, postulând că, datorită vântului ce şi-a schimbat direcţia, bătând (pe ultima parte a zborului) dinspre nord-est, aeronava a deviat mult spre sud abătându-se „chiar cu 100 mile” faţă de traseul corect. Kusche mai susţine că, după defectarea totală a sistemelor de radiocomunicaţie de la bord (dintr-o cauză nedemonstrată şi greu de închipuit) avionul DC *3* s-a prăbuşit, iar rămăşiţele au fost purtate la mare depărtare de Golfstream. Deoarece echipele de căutare au ajuns în zonă
3**ore mai târziu, iar locul dezastrului „a fost în mod eronat estimat” (mult mai la nord faţă de cel pe care îl presupune Kusche), Curentul Golfului „a avut timp suficient să îndepărteze orice urmă de epavă”. Ipoteza este nu numai inconsistentă, dar conţine şi o contradicţie evidentă: dacă s-ar accepta primul punct, cel al amplasării incidentului la 50 – 100 mile mai spre sud faţă de poziţia comunicată de echipaj, atunci trebuie admis şi faptul că, în acest caz, Golfstreamul, dirijând spre nord rămăşiţele, le-ar fi adus. chiar în zona cea mai intens cercetată. Deci, în mod normal, sutele de ore de investigaţie ar fi dus la descoperirea unor resturi aparţinând lui DC *3,* ceea ce nu s-a întâmplat. Calificativele piloţilor de pe *DC 3* erau „foarte bine” şi respectiv „excepţional”, comandantul aeronavei fiind un veteran cu aproape 4.000 ore de zbor la activ, după câte afirma raportul USAF.**

158

La 17 ianuarie 1949, *Star Ariel,* un aparat de acelaşi tip cu *Star Tiger* şi aparţinând tot companiei de transporturi aeriene „British South American Airways Corporation” a dispărut în condiţii aproape identice. Aeronava a decolat de pe aeroportul Kindley Field, Bermuda, având la bord 7 membri ai echipajului şi 13 pasageri, îndreptându-se spre

Jamaica. Dimineaţa era foarte frumoasă şi, o oră mai târziu, căpitanul McPhee raporta prin radio turnului de control din Bermuda: „Zburăm la altitudinea de croazieră, iar vremea este bună. Cred că vom ajunge la Kingston conform orarului”. După acest mesaj *Star Ariel* nu a mai fost auzit sau văzut niciodată…

Investigaţiile ulterioare au stabilit cu certitudine faptul că avionul nu deviase de la traiectoria prevăzută. Dacă ar fi suferit un accident, atunci pe suprafaţa apei trebuiau să rămână fragmente din structură sau alte rămăşiţe plutitoare care i-ar fi aparţinut. Dacă s-ar fi produs o amerizare pe marea agitată, cel puţin una din persoanele aflate la bord ar fi reuşit să supravieţuiască până la sosirea echipelor de salvare. Dar, în pofida cercetărilor întreprinse pe o vreme bună, nu a fost descoperită nici măcar o urmă a avionului sau a pasagerilor săi.

Ministerul Aviaţiei Civile nu a fost capabil să ofere vreun răspuns cu privire la cauzele dispariţiei. Conform raportului întocmit, avionul avea o rezervă de combustibil pentru 10 ore faţă de 5, 30 ore, cât dura cursa. Zborul se desfăşurase cu vânt din spate (deci favorabil), iar încărcătura era relativ uşoară. Vremea foarte frumoasă excludea posibilitatea manifestării fenomenului de givraj, iar altitudinea şi ruta urmată nu permiteau apariţia unui fenomen CÂT („Turbulenţe în aer limpede”). Echipajul era experimentat, căpitanul McPhee având 4 200 ore de zbor la activ şi cunoscând bine ruta urmată. Opinia finală a raportului a fost: „Din lipsa totală a oricărei probe (datorată faptului că nu a fost descoperită nicio rămăşiţă provenind de la avion – n.a.) cauza accidentului rămâne necunoscută”. Deşi aparatele britanice *Tudor IV* au fost exploatate cu succes, după pierderea lui *Star Tiger* şi a lui *Star Ariel* ele nu au mai fost folosite niciodată pentru transportul de pasageri.

„*New York Times*" din 24 martie 1951 relata: „Londra, sâmbătă, 24 martie (A.P.). Un ofiţer din cadrul USAF a declarat ieri dimineaţă la aeroportul Shannon că pilotul unui avion *B 29 Superfortress* a raportat localizarea de sfărâmături în Atlantic, de-a lungul rutei parcurse de aeronava *C 124 Globemaster* aparţinând US Air Force şi dispărută cu 24 ore în urmă împreună cu 53 persoane la bord.

Escadra avioanelor de cercetare, întinzându-se pe o suprafaţă de 800 de mile deasupra oceanului, s-a îndreptat imediat spre zona unde au fost semnalate fragmentele, la circa 450 mile vest de Irlanda (...). Aeronava de transport a fost contactată pentru ultima dată prin radio ieri dimineaţă, în timpul unei curse obişnuite între Statele Unite şi Marea Britanie (...).

Maiorul Horace A. Stephenson, şeful misiunii de salvare aeriană a S.U.A. de pe aeroportul Shannon, a spus reporterilor că, fiind întuneric, este posibil ca pilotul (avionului *Boeing B 29* – n.a.) să se fi înşelat. Pilotul a raportat localizarea sfărâmăturilor la 12, 45 a.m., sâmbătă, ora Londrei, 24 de ore după ce marele transportor a fost auzit pentru ultima oară (...). În timpul legăturii radio cu solul, stabilită vineri la ora 1 a.m., era determinată poziţia pe traseul programat, la circa 800 mile sud-vest de Irlanda şi se anunţa ora 6 a.m. ca probabilă pentru aterizarea la baza aeriană americană Mildenhall din Anglia (...)".

Pierderea lui *C 124* s-a petrecut departe de *Triunghiul Bermudelor,* însă explicaţia ulterioară (explozia aeronavei în zbor), publicată de „*New York Times*" la 30 martie 1951 şi formulată neoficial de un purtător de cuvânt al USAF la 29 martie (dar în general acceptată), prezintă suficient de multe lacune, dintre care două se detaşează net:

1) „fragmenteleau fost zărite la 24 de ore după pierderea legăturii cu avionul şi la o distanţă prea

mare de locul probabil al accidentului; 2) nu au fost găsite alte resturi ale aparatului (în ciuda eforturilor deosebite făcute de piloţii de cercetare) cu excepţia unui suport de rezervor de combustibil şi a unor bucăţele de lemn şi de plastic descoperite de portavionul *USS Coral Sea* şi *presupuse* ca aparţinând avionului *C 124,* dar situate mult mai departe decât cele observate de piloţi la 23 şi 24 martie (care şi ele erau la 60 mile distanţă unele de altele). Neputând iden

tifica cert care dintre cele 3 zone de sfărâmături fusese locul accidentului şi stabilindu-se că un sabotaj era exclus iar vremea fusese bună, USAF nu a oficializat niciodată concluzia posibilităţii unei explozii la bord.

Tot *„New York Times”* scria la 3 februarie 1953: „Halifax, New Scotland, 2 februarie (A.P.). Un avion cvadrimotor (*British York* – n.a.) destinat transportului de trupe şi având 39 de persoane la bord, s-a prăbuşit: n zona acoperită de gheţuri a Atlanticului de Nord. Vânturile puternice şi ploaia torenţială îngreunează operaţiunile de căutare şi există prea puţine speranţe pentru salvarea eventualilor supravieţuitori.

Avionul, utilizat de Skyways Ltd. din Londra pentru a transporta trupe britanice în Indiile de Vest, efectua un zbor pe ruta Azore-Gander (Newfoundland). El a emis un «May-Day» pe când se afla la 359 mile est-sud-est de Gânder. În acel moment vântul atinsese viteza de 75 mile/ oră, învolburând oceanul (...).

Cargoul britanic *Woodward* a ajuns foarte repede în zona unde se presupunea că s-a prăbuşit avionul, dar nu a descoperit nicio urmă a catastrofei...44.

După cum se poate constata, dispariţia s-a

petrecut la 900 mile nord de *Triunghi*, dar incidentul este tipic, mai ales că nu au fost găsite niciun fel de rămăşiţe ale aparatului pierdut, iar piloţii aveau o mare experienţă de zbor (între 1 800 şi 4 800 ore de zbor).

Un alt caz, petrecut cu mai bine de 3 decenii în urmă, tinde să capete astăzi o notorietate ieşită din comun.

La 1 noiembrie 1954, *„New York Timese* (publica următoarea ştire: „Ieri noapte, US Navy a anunţat că un avion cvadrimotor *Super Constellation* (aparţinând US Navy – n.a.) având 24 de oameni la bord a fost *probabil pierdut* în timpul unui zbor deasupra Oceanului Atlantic. Toate avioanele şi navele disponibile au fost angajate într-o vastă operaţiune de căutare şi salvare, ce acoperă o suprafaţă de 120 mile pătrate pornind de pe coasta statului New Jerşey până la Azore (...) Cei 24 de membri ai echipajului şi pasageri, incluzând 4 femei şi 5 copii, au (...) decolat la 9, 39 p.m... Avionul se îndrepta spre Lagens (Azore) şi aprn spre Fort Lyautey (Africa), dar se pare că s-a prăbuşit undeva, pe acest traseu. Ultimul mesaj primit de la

el a fost raportul de poziţie din ziua de sâmbătă, ora 11 p.m., emis dintr-un punct aflat la ceva mai mult de 350 mile de coasta Marylandului (...)

Operaţiunile de căutare au început ieri la ora 1 a.m., după ce avio/lui nu a mai răspuns la două din contactele pe care trebuia să le stabilească cu ţărmul. La operaţiunile de căutare participă nave şi avioane de pe toată Coasta de Est, din Bermuda şi Azore, precum şi din Mediterana (...). Ieri vremea era în general bună (...). Avioane şi nave echipate cu radare pentru operaţiunile de noapte îşi intensifică cercetările înainte de venirea întunericului. US Navy

afirmă că avionul dispunea de 5 plute de salvare pentru câte 20 de oameni, 102 veste de salvare, 90 costume de protecţie, radio şi un pistol de semnalizare cu 12 cartuşe (...)”.

Cercetările au durat câteva zile, fiind abandonate la

4 **noiembrie, din cauza înrăutăţirii condiţiilor meteorologice. Iată însă că, după 3 decenii de tăcere, când incidentul fusese uitat, o ştire de senzaţie afirmă că acest avion nu s-a „evaporat”.**

„Paris Macin” **consemna la 4 februarie 1983: „Un mare cvadrimotor zace la 20 m sub apă în largul insulei Puerto-Rico, la 30 de mile de coastă. Avionul** ***Super Constelâation*** **aparţinând US Air Force, dispărut în 1954, a fost descoperit de o echipă de scafandri condusă de ziaristul Pippo Capellano, specializat în reportaje submarine. Deşi regăsită aeronava, misterul accidentului se menţine şi chiar se accentuează: de ce a fost aparatul înghiţit de ape?**

Epava a fost localizată graţie indicaţiilor furnizate de un pilot particular. Omul afirma că, survolând zona, a remarcat de mai multe ori o strălucire ciudată pe fundul mării. Capellano şi echipa sa au descoperit avionul rupt în două. Cele 4 motoare erau încă în bună stare, trenul de aterizare fusese scos, iar voleţii deschişi ca şi cum pilotul ar fi vrut să aterizeze. Pe fuselaj scufundătorii au găsit numărul de identificare şi emblema US Air Force. Aşa cum se cunoaşte din ancheta desfăşurată cu decenii în urmă, până la momentul dispariţiei echipajul aparatului nu semnalase nicio defecţiune. A fost oare pilotul (unul dintre cei mai buni aviatori ai US Navy, după cum afirmau superiorii săi – n.a.) victima unui miraj? A «văzut» oare

O pistă de aterizare? Sau poate a fost vorba de o furtună magnetică ce a dereglat instrumentele? Cel

puţin până în momentul de faţă nu a fost emisă nicio explicaţie.

Fapt uluitor, nimeni nu a sesizat că *„Paris Match”* pare a relata despre *alt aparat* decât cel dispărut în 1954. Avionul găsit de Capellano lângă Puerto Rico aparţinea US Air Force. Cel dispărut în 1954 aparţinea US Navy şi purta emblemele ei! Dar US Air Force nu a anunţat pierderea nici unui *Super Constella*tion in 1954! Să fi fost vorba de avionul aparţinând US Navy, iar redacţia revistei *„Paris Match”* a făcut o eroare? În orice caz ar fi greu de explicat ce căuta lângă Puerto Rico un aparat care a raportat că se află lângă Maryland (la mii de mile mai la nord) şi ce rost avea să se îndrepte spre Africa prin Antile în loc de Azore! Este oare admisibil ca aparatele de navigaţie de la bordul unui avion ultramodern (la acea dată) să se fi defectat toate, iar piloţii să nu-şi fi dat seama că nu se îndreptau spre Africa, ci spre America de Sud?!

La 15 aprilie 1956 dispărea în zona Langue (sud estul *Triunghiului*) un *Boeing B 25 Mitchell* (transformat în avion cargou) pilotat de 3 aviatori experimentaţi. Nu au fost găsite rămăşiţe de epavă şi nu s-au emis ipoteze privind cauzele catastrofei.

La 9 noiembrie 1956 un mare hidroavion *Martin P 5 Marlin* (aparţinând US Navy) şi-a început patrularea în zona sudică a *Triunghiului.* După 25 de minute legătura radio s-a întrerupt pe neaşteptate... Echipele de salvare, mobilizate la scurt timp după aceasta, nu au reuşit să descopere nici epava aparatului şi nici măcar unul din cei 10 oameni aflaţi la bordul său. Ca şi în cazul dispariţiei aparatului *Mariner* trimis în căutarea avioanelor „Zborului 19”, a provocat destul de multă agitaţie raportul unui vas comercial care văzuse o lumină pe cer, în zona unde, ar fi trebuit să se afle” aparatul. Dar scânteia zărită pe cer putea să fie orice, de la fulger până la luminile de poziţie ale unei aeronave, iar asocierea ei cu

explozia hidroavionului se datorează unei atitudini regretabile a lui Kusche. Încercând să-şi susţină ipoteza, acesta face o paralelă între cazul hidroavionului *Martin P 5 Mariner,* dispărut în 1945 (caz nerezolvat de altfel), şi cel al lui *Martin*

163

P 5 *Marlin,* dispărut în 1956. Chiar admiţând prin absurd că un colos ca *Mţtriner* putea fi lovit de trăsnet sau putea exploda din caua unui incendiu al motoarelor, este greu de susţinut o astfel de ipoteză în cazul lui *Marlin,* aparat mai mare, mâi modern şi mai sigur ca *Mariner* (intrat în producţie cu un deceniu înaintea sa). Hidroavioanele *Marlin* se numărau printre cele mai bune ale timpului (locul 2 ierarhia calitativă mondială la clasa respectivă, după qum afirmau experţii USAF), iar sistemele lor de siguranţă, comunicaţie, navigaţie, flotabilitate, portanţă etc., erau deasupra oricărei critici, aparatele de acest tip fiind concepute să zboare tocmai în condiţii meteo *nefavorabile* pentru a executa misiuni de patrulare şi salvare deasupra oceanului, pe mari distanţe.

La 10 ianuarie 1962, un avion *Boeing KB 50* cu patru motoare (aparţinând US Air Force), comandat de maiorul Robert Tawney (calificat de USAF drept „Unul dintre cei mai buni piloţi activi din ultimul deceniu”), a dispărut la puţin timp de la decolarea de pe aeroportul bazei militare aeriene Langley (Virginia-S.U.A.) într-un zbor având ca destinaţie insulele Azore. În ciuda celor 1 700 de ore de căutări desfăşurate timp de 6 zile, nu a fost găsită nicio urmă provenind de la uriaşul *KB 50* sau cei nouă pasageri ai săi. Ultimul mesaj radio îl situa la 240 mile est de Cape Charles (Norfolk), iar comunicarea nu conţinea nimic alarmant. De altfel, *„New York Times”* consemna, la 10 ianuarie, că „vremea era bună, iar atmosfera permitea o vizibilitate de 10

milieu.

Miercuri, 28 august 1963, două avioane cisternă *KC135* au părăsit baza aeriană Homestead AFB (Florida-S.U.A.) pentru a executa o misiune deasupra Oceanului Atlantic. *KC 135,* versiunea militară a lui *Boeing 707,* are o viteză de croazieră de 600 mile/oră şi o rază de acţiune de
4500 mile, fiind folosit pentru realimentarea în zbor a altor aeronave în cadrul unor misiuni executate la mari distanţe. Ultimul contact radio a fost stabilit în jurul orei 12, când aeronavele au raportat că se află la 800 mile nord-est de Miami şi 300 mile vest de Bermuda. Curând, au fost descoperite rămăşiţe identificate ca provenind de la aparatele pierdute. Ele erau localizate în apropierea zonei de unde a fost emis ultimul raport, lucru care i-a determinat

pe anchetatori să presupună că aparatele s-au ciocnit în aer, deşi instructorul de zbor al bazei Homestead AFB atesta înaltul grad de profesionalism al ambelor echipaje. Două zile mai târziu au fost găsite şi alte sfărâmături, de astă dată însă la un mai puţin de 200 mile distanţă de primele, ceea ce contrazicea ipoteza coliziunii. Ulterior, US Air Force a întrerupt cercetările, anunţând în acelaşi timp că epavele descoperite aparţineau, fără îndoială, celor două *KC 135.*

Există două răspunsuri la întrebarea „cum au dispărut avioanele fără să emită vreun semnal de ajutor?”. Cel mai simplu este acela că „cisternele zburătoare44 s-au ciocnit şi au explodat la altitudinea de croazieră (3.000 m). Rapiditatea cu care s-a petrecut un astfel de dezastru a împiedicat emiterea semnalelor de ajutor. Dar, dacă într-adevăr aşa s-au întâmplat lucrurile, atunci cum este posibil ca rămăşiţe ale aparatelor să fie găsite la mai bine de 200 mile distanţă unele de altele? Dacă se renunţă la

teoria ciocnirii, atunci înseamnă că avioanele au avut fiecare propriile probleme şi s-au prăbuşit separat. Această idee este însă şi mai puţin probabilă. Probabilitatea ca două aeronave extrem de bine echipate, al căror cost este de zeci de milioane de dolari, având la bord echipaje cu un înalt grad de specializare, să fie victime, în acelaşi moment, ale unor catastrofe separate este atât de mică, încât nici nu poate fi luată în consideraţie. Aparatele evoluau suficient de aproape pentru ca unul dintre ele să emită un semnal de alarma care să informeze baza că celălalt avion se află în dificultate. Niciun astfel de mesaj nu a fost recepţionat însă la sol.

Există deci două posibilităţi „normale” de a explica incidentul, dar orice raţionament logic le elimină aproape automat fără a oferi însă o altă soluţie. Semnificativă este reacţia unui ofiţer american care, enervat de impasul în care intraseră cercetările, a exclamat exasperat: „Acolo sus s-a petrecut ceva extrem de ciudat!”. Cu toate acestea, Richard F. Gerwing, şeful Grupului de Documentare şi Raportare („Reporting and Documents Division”) de la baza aeriană Norton (locul unde sunt adunate toate rapoartele privind accidentele aparatelor US Air Force) declară, într-o scrisoare de răspuns către Lawrence Kusche: „(...)

165

S-a stabilit cu certitudine că avioanele în cauză s-au ciocnit în timpul zborului Afirmaţia pare a fi mai ales rezultatul eliminării din analiză a celei de-a doua zone în care se aflau sfărâmăturile provenind de la aparatele *KC 135,* presupunându-se că, zburând în minutele când soarele se apropia de asfinţit, piloţii de cercetare au luat în mod eronat drept epave aglomerări formate de alge şi gunoaie ce pluteau la suprafaţa apei (!), ca şi cum acestea ar fi strălucit ca aluminiul fragmentelor de structură...

„Miami *Herald*" din 7 iunie 1965 scria în prima pagină Sâmbătă 5 iunie, a fost declanşată o amplă operaţiune de căutare a unui aparat *C 119 Flying Boxcar* aparţinând US Air Force, dispărut cu 10 persoane la bord (...)

US Coast Guard crede că C *119* s-a pierdut în apele din sudul Bahamas-ului, la aproximativ 280 mile de Miami. Aparatul, plecat de la baza Billy Mitchell AFB din Milwaukee, se îndrepta sâmbătă dimineaţa spre Homestead AFB transportând piese de avion (...) Un reprezentant al bazei Homestead AFB a declarat duminică: «De ieri dimineaţa nu am mai primit niciun semn de la echipaj (...). *C 119* trebuia să aterizeze pe Grand Turk sâmbătă la ora 11, 23 a.m.

Cercetările, acoperind o suprafaţă de 2000 mile pătrate din Atlantic au fost declanşate în zorii zilei (...)".

Operaţiunile de căutare au fost întrerupte în noaptea de joi, 10 iunie. Ca de obicei, nu a fost descoperită nicio rămăşiţă care să fi provenit de la avion sau pasagerii săi. Nu a fost emisă nicio ipoteză care să prezinte suficientă credibilitate privind cauzele dispariţiei aparatului, în condiţii meteorologice favorabile, fără ca să emită vreun S.O.S. şi fără să lase vreo urmă.

Cu acelaşi insucces s-au soldat şi investigaţiile întreprinse în cazul pierderii unui *Jumbo Star 310* la 29 decembrie 1976, scria ziarul *„New York Times"* câteva zile mai târziu. Aeronava transporta 176 de oameni, iar legătura cu ea s-a pierdut pe când zbura în zona nordică a *Triunghiului*, starea vremii în acel moment fiind foarte bună.

În general, majoritatea oamenilor înclină să creadă că regiunea *Triunghiului Bermudelor* este singura caracteri

zată prin incidente pe cât de stranii pe atât de tragice. De fapt, motivul pentru care ea se află în centrul atenţiei opiniei publice şi a mass mediei este că aici traficul aerian şi naval este unul dintre cele mai intense din lume şi, în plus, zona se află foarte aproape de două continente ale Terrei (America de Nord şi de Sud) foarte populate şi cu înalt grad de civilizaţie. Deşi beneficiind de o publicitate mai puţin zgomotoasă (dar păstrându-şi atributele stranietăţii), şi alte regiuni ale globului au încercat sau încearcă să „iasă din anonimat”.

Una dintre puţinele zone terestre care face concurenţă *Triunghiului Bermudelor* este aşa-numita *Rută a Morţii:* Quito-Cuenga.

Cuenga, oraş din sudul Ecuadorului, are 150.000 de locuitori şi este situat la 470 km de Quito, capitala ţării. Drumurile rutiere care duc spre Cuenga sunt periculoase în timpul sezonului uscat şi devin impracticabile în anotimpul ploilor, astfel că populaţia preferă călătoria cu avionul. Dar, (după cum consemnau „*New York Times*”, „*Aviation ||7 eek and Space Tehnology*” şi „*Omni*”) între august 1976 şi august 1984 au dispărut pe această rută 6 avioane mari (cu 300 de persoane la bord) şi ecuadorienii au constatat uluiţi că nu pot găsi nicio explicaţie rezonabilă pentru aceste incidente stranii.

Prima dispariţie de acest gen a fost cea a unui avion al companiei aeriene ecuadoriene „SAETA”, care a plecat spre Quito la 15 august 1976, având 56 de oameni la bord. În ciuda condiţiilor de zbor excelente, aparatul a dispărut fără un singur mesaj de alarmă. Cercetările echipelor de salvare au durat aproape două luni, acoperind o suprafaţă de peste 2000 km², dar nu s-a putut descoperi niciun fragment de epavă…

În septembrie 1977, un aparat de tip *Vickers Viscount,* aparţinând Serviciilor Aeriene Naţionale Ecuadoriene (SANE), s-a prăbuşit în zona masivului

Zhanon din apropierea oraşului Cuenga, iar cei 33 de pasageri de la bord au dispărut. Patru luni mai târziu, la 29 decembrie 1977, un avion bimotor al „SANE" se prăbuşea în aceeaşi regiune, iar epava şi cei 25 de oameni pe care îi transporta piereau fără urmă…

167

În august 1978 dispărea în apropiere de Cuenga un cvadrimotor de transport *C 47 Skytrain* (aparţinând Gărzii Naţionale) cu 17 oameni la bord. Echipele de salvare au încercat mai bine de 35 de zile să dea de urma epavei sau a pasagerilor. Zadarnic.

La 23 aprilie 1979 se prăbuşea pe *Ruta Morţii* un alt aparat al companiei „SAETA", cu 57 de pasageri la bord. Comisia de anchetă cu a reuşit să descopere epava, deşi regiunile înconjurătoare au fost survolate de 18 avioane şi elicoptere, dintre care unele erau dotate cu dispozitive de teledetecţie pe bază de laser şi infraroşii.

Interesant este faptul că toate aceste accidente s-au petrecut în condiţii atmosferice ideale şi la o altitudine care excludea posibilitatea formării unei furtuni de tip CÂT (fenomen explicat în partea a III-a). Catastrofele neputând fi provocate nici de fulgere globulare, trăsnete sau alte tipuri de descărcări electrice, ipotezele se dovedesc, una după alta, tot mai inconsistente. Versiunea după care avioanele au fost sechestrate de traficanţii de droguri iar pasagerii transformaţi în sclavi pe plantaţiile clandestine de marijuana a fost calificată de autorităţile ecuadoriene drept „absurdă". Într-adevăr, este greu de crezut că, în epoca detecţiei prin sateliţi, poate exista un aeroport ascuns în junglă, care să posede o pistă de aterizare atât de mare încât să permită aterizarea unor aparate cvadrimotoare.

La sfârşitul anului 1983, un cvadrimotor de tip *Boeing 737 – 200*, având la bord 119 pasageri de

diverse naţionalităţi, s-a prăbuşit la scurt timp de la decolarea din Cuenga. Condiţiile atmosferice erau ideale şi avionul fusese verificat înainte de plecare, excluzându-se posibilitatea unei defecţiuni tehnice, mai ales că echipajul nu a transmis niciun semnal de alarmă. Echipele de salvare nu au reuşit să găsească niciunul din cei 119 oameni dispăruţi sau epava aparatului.

După cum consemna revista *„Nature”*, în 1984, Institutul Ecuadorian de Cercetări ale Fenomenelor Extraterestre afirmă că în zona Cuenga au fost înregistrate fenomene magnetice ieşite din comun, iar experienţele efectuate în regiune au relevat prezenţa unor fluxuri magnetice de origine nedeterminată încă. Cercetătorii britanici, francezi, americani şi ecuadorieni au observat că singurul lac din

apropierea oraşului Cuenga este locul unei adevărate drame ecologice: în timpul migraţiei anuale de reîntoarcere a păsărilor din sudul continentului spre regiunile nord-americane, zeci de mii de păsări care survolează lacul se aruncă în picaj spre apele sale, sinucigându-se în masă. Fenomenul nu a putut fi explicat, dar experţii britanici sunt de părere că simţul orientării păsărilor este distrus dintr-o cauză necunoscută, în timp ce ornitologii ecuadorieni consideră că pe fundul lacului ar exista o sursă naturală de infrasunete care provoacă tulburări psihice fiinţelor vii. Aceasta nu justifică prăbuşirea sau dispariţia avioanelor, întrucât rutele aeriene nu survolează lacul. Autorităţile ecuadoriene au cerut sprijinul comunităţii ştiinţifice internaţionale pentru elucidarea acestei enigme, dar expediţiile organizate până acum nu au putut aduce deocamdată nicio clarificare.

În ianuarie 1947, agenţia TASS anunţă că un

avion *C 47,* aparţinând aviaţiei sovietice, s-a prăbuşit pe gheţarul Tahomsk, la 3.500 m altitudine. După o săptămână echipele de salvare au găsit epava aparatului. Avea botul înfipt în gheaţă, iar aripile erau rupte. „Interiorul fuselajului era pătat de sânge, dar trupurile celor 32 de pasageri şi aviatori de la bord dispăruseră fără urmă”, scria comandantul grupului de intervenţie în raportul său, adăugând că „pe o rază de 800 km împrejur nu există nicio aşezare omenească”. Expertiza a dovedit că motoarele avionului *nu* fuseseră defecte în momentul prăbuşirii.

1 **octombrie 1948. Locotenentul George Gorman, din North Dakota National Guard, se apropia de aeroportul Fargo (statul North Dakota-S.U.A.) pilotând un avion F *51.* Era ora 21 şi aeroportul aprinsese toate luminile pentru a-i ai. uta pe piloţi să găsească pista. În momentul când se pregătea să aterizeze, aparatul lui Gorman a fost însă brusc depăşit prin dreapta de „ceva” care părea lumina din coada altui avion. Scoţând câteva imprecaţii la adresa inconştientului care-i periclita coborârea, Gorman se adresă imediat turnului de control cerând prioritate. Spre uimirea sa, primi răspunsul că niciun alt avion nu este aşteptat în zonă timp**

de o oră, precum şi ordinul de a verifica aparatul necunoscut. Locotenentul viră strâns şi porni cu viteză maximă în urmărirea intrusului. Când ajunse la aproape 1.000 metri de el, observă că suprafaţa luminoasă se mărise şi devenise strălucitoare, iar obiectul, mărindu-şi viteza, s-a lansat într-o serie de manevre atât de dificile, încât *F 51* nu reuşea să le urmeze decât cu mare dificultate. După câteva minute de acrobaţii epuizante, Gorman constată cu groază că „obiectul” se întoarce brusc într-un looping incredibil şi îi atacă frontal cu atâta

hotărâre, încât numai reflexul aproape inconştient de a intra în picaj i-a salvat viaţa. În timpul coborârii vertiginoase, cu peste 800 km/h, locotenentul a zărit aeronava străină urcând rapid şi dispărând într-un strat de – nori. Avionul său fiind avariat, datorită solicitărilor la care fusese supus, pilotul s-a întors şi a aterizat pe aeroportul Fargo, care urmărise „duelul” prin radar.

La 24 ianuarie 1949, Serviciul Meteorologic al USAF a încheiat ancheta printr-un studiu, care susţinea că Gorman urmărise un balon meteo luminos. Locotenentul a protestat violent, afirmând pe bună dreptate că nu există niciun balon care să evolueze cu viteza şi mobilitatea obiectului pe care-l urmărise şi că, în orice caz, nu vede cum ar fi posibil ca un balon meteo să atace frontal un avion de vânătoare. În 1953, cercetătorul american D. Keyhoe (care studia dosarul Gorman) a constatat că Serviciul Meteorologic prezentase în mod deliberat un raport fals: deşi un balon fusese într-adevăr lansat la 1 octombrie 1948, depoziţiile militarilor care îl urmăriseră cu teoaolitul atestau faptul că el zburase exact în direcţia opusă celei în care Gorman a urmărit ciudatul obiect aerian...

În ceea ce priveşte *F 51 le* 1 era noua denumire a cunoscutului *North American P 51 Mustangy* cel mai bun avion de vânătoare cu motor clasic produs de S.U.A. în cel de-al doilea război mondial. După sfârşitul conflagraţiei, *Mustang* a fost menţinut ca principalul aparat de vânătoare al USAF până în 1950, fiind folosit în serviciul operaţional până în 1955 sub denumirea *de F 51.* Datorită perfecţionărilor aduse (radar de bord, motoare mai puternice), calităţile lor de

Manevrabilitate şi viteză le făceau superioare multor Avioane cu reacţie contemporane lor.

La începutul anului 1953, de pe aeroportul din Calcutta îşi lua zborul un avion de pasageri tip *Cornet.* Acest aparat, mândria aviaţiei civile britanice, era considerat una dintre cele mai sigure aeronave ale timpului. La câteva minute de la decolare piloţii comunicau turnului de control că un obiect straniu evoluează în apropierea lor. Brusc, legătura radio s-a întrerupt şi, după 4 minute, avionul s-a zdrobit de sol arzând ca o torţă. În acel moment condiţiile meteo erau excelente, iar în văzduh nu se mai afla niciun alt avion, ecranul radarului de la sol înregistrând doar semnalul emis de *Cornet!*

La 23 noiembrie 1953, staţia de detecţie aeriană a bazei Kinross (statul Michigan – S.U.A.) semnala prezenţa unui obiect zburător necunoscut. În apropiere patrula un avion cu reacţie *North American F 86 Sabre* şi comandantul aeroportului a ordonat pilotului, locotenentul R. Wilson, să procedeze la interceptarea intrusului. Echipa radarului urmărea pe ecran avionul *Sabre* care se apropia cu mare viteză de ţintă când, spre stupoarea generală, aparatul de vânătoare s-a contopit fulgerător cu aceasta, pe monitor apărând acum doar un singur impuls luminos. Uluiţi, operatorii au văzut apoi cum pata strălucitoare virează la stânga şi dispare cu o viteză incredibilă. Totul se petrecuse în mai puţin de 8 minute… încercările de a restabili legătura cu lt. Wilson au fost inutile. Timp de trei săptămâni zona a fost cercetată de numeroase avioane şi scotocită de unităţi motorizate, făcându-se tot posibilul pentru a se descoperi măcar câteva fragmente ale aparatului pierdut. Căutările s-au extins asupra Lacului Superior, situat în apropierea bazei, apoi în pădurile de pe maluri. Zadarnic. Locotenentul şi avionul său se volatilizaseră pur şi simplu, spre nedumerirea autorităţilor şi a comisiei de anchetă, care s-a văzut pusă în situaţia de a clasa

cazul din cauza „datelor insuficiente”.

În 1979, patru avioane militare spaniole de tip *F 4 Phantom* (care efectuau un zbor de antrenament) s-au prăbuşit *simultan* în provincia Murcia (sudul Spaniei). Toţi membrii echipajelor au fost găsiţi morţi, anunţa Agenţia Reuter. Raportul comisiei de anchetă se încheia astfel: „Se pre

171

***supune* că aparatele, zburând în formaţie compactă, s-au ciocnit în cursul antrenamentului44. Este de reţinut pru +denţa membrilor comisiei care *au presupus* şi nu *au afirl mat* acest lucru pentru că, într-adevăr, este greu de explicat cum de poate fi posibil ca PATRU echipaje să piardă *simultan* controlul aparatelor şi să se ciocnească în condiţii de zbor foarte bune. Acceptând totuşi ipoteza coliziunii, este puţin probabil ca toţi membrii echipajelor să-şi piardă viaţa instantaneu, astfel încât niciunul să nu reuşească paraşutarea sau măcar să emită un semnal radio de alarmă.**

La sfârşitul anului 1979, un aparat de vânătoare de tipul *Grumman F 14 Tomcat,* având la bord 3 aviatori militari cu o mare experienţă de zbor, a decolat într-o dimineaţă senină de pe puntea unui portavion american aflat în Oceanul Atlantic. Zborul nu constituia decât o patrulare de rutină, iar în condiţiile meteo şi tehnice ideale în care începuse, se anunţa de-a dreptul plictisitor pentru echipaj. Dar, la 30 de minute după părăsirea pistei, când avionul ieşise din raza de acţiune a radarului navei, legătura radio s-a întrerupt brusc. A fost declanşată alarma. Timp de 8 zile, 62 de avioane, elicoptere şi hidroavioane (precum şi 7 vase) au „scormonit44 asiduu întreaga zonă. Fără succes. *Tomcat* şi echipajul său dispăruseră pentru totdeauna, fără să lase nici cea mai mică urmă (*„New York Times* –, decembrie 1979).

Trebuie reamintit *de F 14* este la ora actuală unul dintre cele mai complexe şi mai moderne avioane din lume: viteza mare (2, 5 Mach), plafonul de zbor şi manevrabilitatea cu totul deosebite, armamentul de bord şi mijloacele de detecţie ultraperfecţionate, fac improbabilă ipoteza că ar fi fost distrus de un inamic sau de o furtună <DAT atât de rapid încât piloţii nu au avut timp să se catapulteze sau să emită un semnal de alarmă. Este la fel de greu* de crezut faptul că în cazul unei defecţiuni tehnice, dispozitivele de salvare nu ar fi funcţionat. Astfel încât comisia de anchetă nu a reuşit decât să încadreze cazul printre cele petrecute „în condiţii neelucidate, încă44, după cum scria revista *„Science Digest”* în 1979.

La 26 aprilie 1980, Agenţia Reuter anunţa că un avion Boeing *727* al companiei „DANAIR” a dispărut cu o zi înainte, în timp ce zbura deasupra Atlanticului, având

172

146 de pasageri la bord. Nu s-au putut afla cauzele accidentului, căci altitudinea mare de zbor şi condiţiile meteorologice favorabile exclud ipoteza unei furtuni CÂT, iar brusca încetare a legăturii radio nu poate fi justificată nici de o defecţiune tehnică a aparatului, nici de un atentat terorist.

La 28 iunie 1980, un avion de pasageri *Douglas DC* 9, aparţinând unei companii aeriene italiene, s-a „volatilizat „cu & 1 de persoane la bord. Catastrofa s-a petrecut deasupra mării, în dreptul localităţii Ustica (situată între Bologna şi Palermo) şi, ca de obicei, echipajul nu a avut timp să lanseze nici măcar un semnal de alarmă. A doua zi s-au descoperit câteva resturi de fuselaj pe suprafaţa mării şi s-a presupus că avusese loc o explozie în aer căci, dacă avionul ar fi avut o defecţiune, fiind obligat să amerizeze, piloţii dispuneau de timpul necesar să

anunţe prin radio aeroportul. Care să fi fost însă cauza unei explozii atât de violente, încât a pulverizat practic un aparat în greutate de aproximativ 52 de tone? Toate sfărâmăturile găsite nu cântăresc împreună decât aproape 20 de kg! în al doilea război mondial „bombardierele grele (30 – 60 tone) îşi continuau zborul cu două motoare din patru în flăcări sau cu fuselajul găurit ca o strecurătoare de exploziile proiectilelor AA. Este practic imposibil ca un sabotaj sau un atentat terorist, fie chiar şi o bombă pusă lângă motoare sau rezervoarele de combustibil, să poată provoca o deflagraţie cu o asemenea putere distructivă. De altfel, cercetările efectuate de poliţie au infirmat ipoteza unei acţiuni teroriste, iar compania a respins posibilitatea unei defecţiuni tehnice, precizând că aparatul ieşise recent dintr-o revizie generală. Condiţiile meteorologice erau excelente, fiind exclusă până şi manifestarea unei furtuni CÂT. Ministrul italian al apărării a dezminţit zvonurile care susţineau că *DC 9* s-ar fi ciocnit cu un avion militar (într-adevăr, staţiile radar terestre nu au înregistrat în zonă decât prezenţa aparatului care a explodat). Aceeaşi oficialitate a negat şi eventualitatea «doborârii avionului de o rachetă în urma unei erori de tir declarând că, deşi regiunea era afectată manevrelor NATO, în săptămâna 23 – 29 iunie nu existau acolo niciun fel de trupe sau armamente şi nu se desfăşura nicio aplicaţie militară *(„Il tempo”).* Un vas de pasageri de pe linia Palermo-Neapole a anunţat că ar fi observat două

salve de trasoare în zona unde a avut loc accidentul, dar compania proprietară a aeronavei *DC 9* a declarat că la bordul acesteia nu se afla niciun fel de armă, iar un even* tual atac cu tunuri sau mitraliere nu ar fi putut distruge atât de rapid un

aparat cu asemenea dimensiuni. În decembrie 1980, experţii americani au emist ipoteza că avionul s-ar fi ciocnit în aer cu „un corp străin, poate un meteorit sau un corp de rachetă (*„Aviation Week and Space Tehnologyu*). Astfel de „obiecte" se prăbuşesc liber în atmosferă şi au mase în general mici, deci şansele producerii unui astfel de incident sunt extrem de scăzute. Se pare că declaraţia a fost făcută mai ales în scopul liniştirii opiniei publice dar, pentru cunoscători, termenul „corp străin" folosit într-un raport oficial al aviaţiei americane este semnificativ.

Relatările aviatorilor menţionează de multe ori contacte cu obiecte aeriene neidentificate şi este foarte probabil că, dacă nu ar exista teama de a se expune ironiilor, sancţiunilor disciplinare sau chiar pericolului de a-şi pierde slujbele, astfel de rapoarte ar fi de cel puţin două ori mai numeroase. Cu toate acestea, versiunile oficiale resping în general orice consemnare de acest gen, motivând că aviatorii „au confundat obiectele văzute. Dar echipajul unei aeronave este familiarizat pe deplin cu orice fenomen atmosferic, astronomic sau meteorologic (halouri luminoase, fulgere globulare, planete şi stele strălucitoare, comete, miraje ale aerului). Aviatorii cunosc perfect aparatele terestre (avioane, elicoptere, rachete, sateliţi sau baloane) precum şi orice element aerian de natură biologică (roiuri de insecte, stoluri de păsări etc.). Piloţii trebuie să cunoască în mod obligatoriu siluetele aeronavelor civile sau militare produse pe Terra şi, chiar dacă unele construcţii secrete le sunt necunoscute, ei vor şti să le identifice originea după o serie de elemente specifice nivelului tehnologic atins pe plan mondial în momentul respectiv: viteză maximă, mod de zbor sau formă etc. În general, indiferent de destinaţia, modul, tipul şi locul unde au fost construite, condiţiile în care au fost observate, toate aparatele aeriene realizate pe Terra au o serie de puncte

comune, detalii uneori insignifiante, ce nu pot scăpa însă specialiştilor. De aceea, rapoartele aviatorilor şi in spe

cial ale astronauţilor (al căror antrenament dezvoltă calităţi deosebite şi care posedă o cantitate remarcabilă de cunoştinţe tehnice şi ştiinţifice) trebuie luate în consideraţie, căci fenomenele care le-au determinat nu pot fi decât ieşite din comun pentru a atrage atenţia acestor oameni greu impresionabili şi obişnuiţi cu insolitul. Datorită antrenamentului special şi severelor examene psihice şi fizice care preced orice zbor, aviatorii sunt foarte puţin susceptibili la halucinaţii individuale şi cu atât mai puţin colective. Din acest motiv, catastrofele de acest fel sunt atât de stranii încât par a sfida logica, provocând o adevărată „ruptură de explicaţie 4 aşa cum observa astronomul dr. J.A. Hynek.

Un caz tipic pentru această situaţie este cel întâmplat în luna iulie 1954, când un avion de vânătoare *F 94 Străjire* a decolat de la baza Griffiss AFB pentru a intercepta un O.Z.N. Când aparatul a ajuns în apropierea obiectului neidentificat, o „căldură de furnal44 a învăluit cele două cockpituri. Respirând cu mare greutate, pilotul a deschis geamul carlingii sale. Prin vălul de aer cald care tremura făcând siluetele neclare, el a reuşit totuşi să-l vadă pe observatorul radar, deschizând carlinga din spate şi sărind cu paraşuta. Uimit, pilotul a încercat aviofonul şi radioul constatând că sunt moarte. Atunci, dezorientat sau cuprins de panică s-a paraşutat şi el, abandonând avionul, care s-a prăbuşit peste un orăşel din apropiere, omorând patru persoane şi rănind alte cinci. Radarele bazei au stabilit fără urmă de dubiu că O.Z.N.-ul nu îşi schimbase traiectoria la apariţia avionului de vânătoare, menţinând o viteză şi un curs constante

până când a ieşit din raza de acţiune a staţiilor de la sol.

În cartea sa *„Aliens From Space”* (New York, Doubleday, 1973), maiorul de aviaţie D. Keyhoe atrăgea atenţia asupra faptului că raportul aviatorilor de pe F *94* a fost „îngropat” printre documentele clasificate de USAF ca „SECRETE44. Keyhoe divulgase deja publicului american, în cartea sa *„The Conspiracy of the Flying Saucers”* (publicată pentru prima oară în 1955), metodele de lucru ale USAF, care decisese „să reducă la minimum informaţiile despre OZN-uri aduse la cunoştinţa opiniei publice”.

175

Faptul că regulamentele secrete ale USAF (AFR200 – 2, JANAP; AFR 80 – 17 etc.) prevedeau o „campanie de inducere în eroare a publicului”, a provocat un val de indignare, cu atât mai mult cu cât iniţiativa se datora faimoasei CIA (Central Intelligence Agency) care „preluase” problema fenomenului OZN la începutul anilor ’50, instituind un „progam naţional de disimulare”. Acesta a continuat, după afirmaţiile multor cercetători serioşi, (ca Hynek, Keyhoe sau MacDonald) în perioada Proiectului „Blue Book” şi a Raportului Condon, ajungând să-şi pună amprenta pe modul în care este studiat fenomenul O.Z.N. şi astăzi.

PARTEA A III-a
Ruptura de explicaţie”.

„Ruptura de explicaţie44

Când mintea omenească este confruntată pe neaşteptate cu realităţi care sunt incomode, refuzând să se insereze în imaginea lumii înconjurătoare admisă în mod obişnuit, asistăm la un efort disperat de a depăşi acea «ruptură», mai degrabă emoţional

decât intelectual, căci această ultimă atitudine ar necesita o recunoaştere cinstită a insuficienţei cunoştinţelor noastre. Se depun eforturi frenetice fie pentru a găsi o explicaţie *ad-hoc* în vederea «salvării fenomenului», fie pentru a discredita datele. Când suntem puşi în faţa unei situaţii care depăşeşte cu mult capacitatea noastră de înţelegere, se pare că intră în funcţiune o «cenzură» mintală, ce tinde să blocheze sau să evite un fenomen «prea straniu» şi să ne facă să căutăm refugiu în ceea ce ne este familiar” (J. Allen Hynek: *„The UFO Experience – A Scientific Inquiry”* – Regnery Comp., Chicago, 1972).

Opinia publică îşi imaginează *Triunghiul Bermudelor* ca pe un fel de gigantică „zonă a morţii totale”, care distruge orice avion sau navă ce îndrăzneşte să o traverseze. În realitate, regiunea este străbătută şi în momentul de faţă de un trafic intens, nestânjenit de dispariţiile care au loc cu o enervantă lipsă de regularitate – atât în timp cât şi în spaţiu. Până acum nu s-a reuşit întocmirea unor hărţi sau calendare cu pretenţii de seriozitate asupra zonelor geografice sau perioadelor anului care prezintă un grad mai mare de periculozitate. În apele *Triunghiului* au loc cercetări ştiinţifice sau expediţii de salvare la scară mare (zeci de nave şi avioane) în timpul cărora nu se în

tâmplă niciun accident, pentru ca, deodată să reînceapă dispariţiile enigmatice, izolate, în mijlocul unui trafic ce poate fi comparat doar cu cel din Canalul Mânecii! Or, această neregularitate a fenomenului (repetabilă sub o formă sau alta şi în alte zone ale globului cu reputaţie de stranietate, dar în măsură mult mai mică) constituie, înainte de toate, motivul „rupturii de explicaţie”. Ca şi în cazul fenomenului O.Z.N., incidentele enigmatice suscită discuţii aprinse nu atât datorită existenţei lor

(indiscutabilă – de altfel), cât mai ales faptului că sunt plasate în afara actualelor noastre posibilităţi de înţelegere şi interpretare. Poate de aceea ipotezele explicative sunt atât de variate, încât ar fi imposibil de menţionat în totalitate, autorii oprindu-se doar asupra celor care prezintă suficiente garanţii de seriozitate pentru a fi prezentate.

TROMBE ŞI ANTITROMBE MARINE

Trombele marine, uriaşele coloane de apă ce ţâşnesc din ocean ca nişte obeliscuri lichide înălţate de natură pentru a-şi dovedi forţa, au fost deseori considerate ca principalele cauze ale marii majorităţi a naufragiilor din *Triunghiul Bermudelor* sau Oceanul Pacific. Dar, în ciuda aserţiunilor lipsite de orice bază ştiinţifică, această ipoteză n-ar putea fi valabilă decât pentru catastrofele *maritime,* căci înălţimea celor mai mari trombe observate de-a lungul timpului nu a depăşit câteva zeci de metri, deci zborul avioanelor nu ar putea fi afectat de acest fenomen. Analizată mai atent însă, ipoteza se dovedeşte, chiar în cazul naufragiilor, inconsistentă. Deoarece este greu de admis că o navă modernă de mare tonaj nu ar putea evita sau nu ar rezista impactului cu o trombă marină, susţinătorii acestei teorii s-au concentrat asupra cazurilor de dispariţii ale unor vase mici (sub 1.000 tdw) sau a corăbiilor cu pânze din secolele trecute, „evitând” să amintească despre celelalte naufragii.

179

Oricât de „elastică” s-ar dovedi însă toleranţa cercetătorilor preocupaţi în mod real de fenomen, aceştia nu pot trece cu vederea numeroasele exemple de nave mici care au reuşit să supravieţuiască întâlnirilor cu temutele trombe.

Astfel, în ianuarie 1643, *Heemskerk* şi *Zeechen* (cele două corăbii ale expediţiei căpitanului olandez Abel Tasman) au fost surprinse la extremitatea

nordică a Australiei de un violent uragan care a ţinut o noapte întreagă. Jurnalele de bord consemnau faptul că navele au reuşit să se strecoare printre numeroasele trombe marine care se ridicau dintre valurile agitate, scăpând fără să piardă nici un singur om. Trebuie remarcat că vasele puse de guvernatorul Jawei (Anton van Diemen) la dispoziţia lui Tasman erau vechi de peste două decenii, aveau tonaj mic şi nu prezentau siguranţă în navigaţie...

Ulterior, incidente asemănătoare au mai fost raportate şi de Cook, D'Unille, Litke şi alţi faimoşi navigatori, care au izbutit, datorită măiestriei echipajelor lor, să scape teferi în urma întâlnirii cu temutele coloane de apă.

În iulie 1975, pescadorul australian *John Benett* (860 tdw) a avut de înfruntat în Oceanul Pacific o furtună extrem de puternică, în cursul căreia a fost lovit de două trombe. Nava a rezistat cu succes prăbuşirii maselor lichide peste bord, reuşind să iasă din zona periculoasă numai cu uşoare avarii ale suprastructurii şi să ajungă la Sydney în seara aceleiaşi zile.

Antitrombele marine (numite astfel datorită formei exterioare, asemănătoare unor trombe, dar descendente) sunt vârtejuri specifice *Triunghiului Bermudelor,* gigantice sorburi cu adâncimea de zeci de metri, în care apa se roteşte cu 0, 5 m/s (aproape 1 nod). Diametrul unui astfel de vârtej poate ajunge la câţiva kilometri, iar în zona lor apar uneori câmpuri electromagnetice ce provoacă dereglarea busolelor şi oprirea ceasurilor. În iulie 1977, în regiunea insulelor Bermude s-a desfăşurat programul internaţional de cercetări ştiinţifice *Polimode* la care au participat peste

1.000 de specialişti din S.U.A., Marea Britanie, Franţa, U.R.S.S., Olanda, Canada, Italia şi Japonia,

dispunând de peste 20 de nave oceanografice şi aproape 100 de avioane, hidroavioane şi elicoptere. Scopul cercetărilor era determinarea cauzelor acestui fenomen necunoscut până atunci ştiinţei şi care fusese acuzat de a fi provocat catastrofele din *Triunghi*. După terminarea programului *Polimode* însă, oamenii de ştiinţă au constatat că nu pot avansa decât *ipoteze* privind curenţii spiralaţi ce deplasează masele de apă din largul Atlanticului spre coastele americane.

În final au rămas în studiu doar două ipoteze privind fenomenul investigat. Una dintre ele susţine că „antitrombele" iau naştere într-un mod asemănător curenţilor de convecţie, care au o mişcare verticală şi sunt determinaţi de diferenţele de temperatură între straturile de apă. În geiieral, zonele maritime care sunt supuse intens radiaţiilor cosmice au o apă foarte transparentă, ce permite luminii solare să pătrundă la mare adâncime, încălzind astfel o pătură destul de groasă de lichid. Acest strat cu temperatură mai ridicată decât al celor care-l înconjoară are o permanentă tendinţă de evaporare, dând naştere unei mişcări ascendente a apei, accelerată de curenţii de convecţie verticali, ce se formează prin amestecul continuu al păturilor reci, de mare adâncime, cu cele calde situate deasupra lor. Stratul de apă rece tinzând să-l înlocuiască pe cel cald, provoacă o înmagazinare în ocean a căldurii emise de soare, la adâncimi din ce în ce mai mari, declanşând apariţia, la un moment dat, a unor gigantice vârtejuri lichide.

Cealaltă ipoteză consideră drept cauză a formării „antitrombelor" tot diferenţa de temperatură dintre păturile de apă, dar susţine că stratul cald ar fi plasat de fapt pe fundul oceanului. Aceasta s-ar datora încălzirii apei la zona de contact cu magma incandescentă care străbate, prin fisurile Marii Dorsale Atlantice, din interiorul Terrei spre

suprafaţă. Această teorie are însă tin grad de probabilitate mai redus, căci, până în prezent, nu au fost detectaţi vulcani activi sau crevase pe fundul *Triunghiului Bermudelor.*

181

Oricare ar fi cauza fenomenului, faptul că el s-ar afla la originea catastrofelor din regiune este o speculaţie greu de susţinut. Dacă în privinţa aeronavelor analiza apare de la început ca lipsită de sens (plafonul de zbor situează avioanele în afara oricărui pericol din acest punct de vedere), motivele pentru care nici vasele nu pot fi afectate de fenomen sunt:

1. Forţa de atragere spre fundul mării a unor mase de apă care au viteza de 1 nod este net inferioară puterii motoarelor vaselor moderne, ce se pot deplasa cu peste 10 – 40 noduri. Chiar şi în cazul unor corăbii cu pânze, forţa vântului le poate imprima viteze de 5 – 18 noduri, suficiente pentru a se opune vârtejului şi a ieşi din zona periculoasă. Doar într-un caz cu totul deosebit, în care direcţia vântului ar corespunde cu direcţia de deplasare a maselor de apă sau viteza lui ar fi nulă, corabia ar fi ameninţată. Dar, fapt cel puţin straniu, au existat cazuri când două corăbii navigau împreună în *Triunghi* şi, în cursul unei violente furtuni, una dintre ele a dispărut, iar cealaltă şi-a continuat nestingherită drumul. În ipoteza formării unei „antitrombe”, aceasta ar fi înghiţit ambele vase, distanţa dintre ele fiind prea mică pentru ca numai una să reuşească evitarea sorbului şi cealaltă nu.
2. „Antitrombele” nu se formează instantaneu, ci în perioade relativ mari de timp, fiind însoţite de numeroase fenomene caracteristice care îi avertizează pe navigatoridelimitând cu precizie zona periculoasă. În consecinţă, nicio navă nu poate fi surprinsă de o antitrombă apărând brusc sub carena

ei şi înghiţind-o înainte de a lansa măcar un S.O.S. De altfel, vasele şi avioanele participante la *Polimode* au avut ocazia să intre de două ori în perimetrul unui astfel de vârtej care, deşi puternic, nu a putut învinge forţa motoarelor. „Legendele stârnite de comparaţia cu pâlnia ucigaşă a Maelstrom-ului nu îşi au locul. Vârtej urile din *Triunghiul Bermudelor* nu pot scufunda o navă modernă, fiind cu atât mai puţin periculoase pentru avioane, în ciuda unor dereglări temporare pe care câmpurile electromagnetice formate în jurul lor le provoacă busolelor şi ceasurilor electrice”, conchidea în 1984 revista ştiinţifică britanică „*Nature*”.

184

MIRAJE ŞI HALUCINAŢII

Descoperirea, în 1983, a epavei avionului american ele transport *Super Constellation* aduce unele elemente noi în contextul fenomenelor petrecute în *Triunghiul Bermudelor.* Primele examinări efectuate de scafandri, au relevat faptul că trenul de aterizare şi flapsurile erau scoase, ca şi cum aparatul s-ar fi pregătit pentru *aterizare.* Dacă motivul întreruperii zborului ar fi fost o defecţiune tehnică (cercetarea motoarelor a arătat însă că ele funcţionau în momentul incidentului), aeronava, găsindu-se deasupra mării, la 30 de mile distanţă de cel mai apropiat ţărm, pilotul ar fi fost obligat să *amerizeze*. În această situaţie el nu ar fi scos în niciun caz trenul de aterizare, contactul roţilor cu apa ducând în mod inevitabil la distrugerea imediată şi completă a aparatului prin capotare sau şoc. Pe de altă parte s-a constatat că fuselajul era rupt în două, fragmentele fiind foarte apropiate unul de celălalt. Or, amerizarea are şanse minime să provoace un astfel de efect. Dacă avionul rezistă impactului cu suprafaţa mării, el se va scufunda încet, pe măsură ce corpul se umple cu apă, rămânând intact. Acest

lucru se întâmplă numai dacă aparatul este special construit pentru astfel de situaţii, însă, de cele mai multe ori, o amerizare atrage după sine dezmembrarea celulei şi pierderea aripilor sau ampenajului, descompunerea avionului fiind cu atât mai rapidă şi mai completă, cu cât marea este mai agitată.

Un scenariu posibil al celor întâmplate ar fi următorul: datorită unor fenomene de natură necunoscută, simultan cu dereglarea aparaturii de bord, echipajul are iluzia prezenţei uscatului în imediata apropiere şi ia decizia de aterizare forţată, care se dovedeşte însă a fi fatală. Descoperirea celor două secţiuni ale avionului în acelaşi loc s-ar putea datora unei mări deosebit de calme în momentul accidentului. Ruperea aparatului este posibil să se fi produs ulterior, după scufundare, datorită deplasării sub presiunea curenţilor submarini din zonă. Dar viteza de aterizare a unui *Super Constellation* trebuia să fie de aproximativ 300 km/h pentru a păstra portanţa (capaci

tatea de a se menţine în aer) avionului. În consecinţă este greu de crezut că o aterizare cu trenul scos la această viteză nu ar fi provocat capotarea aparatului. Ceea ce rămâne şi mai dificil de explicat este motivul pentru care niciunul din oamenii de la bord nu a reuşit să se salveze, căci în aeronavă se aflau suficiente mijloace pentru acest lucru. Să se fi prelungit într-atât halucinaţia, încât instinctul de conservare a fost anihilat dincolo de limita de supravieţuire? Trebuie să se ţină seama de faptul că este puţin probabil să se fi blocat toate ieşirile de salvare simultan, astfel încât pasagerii şi echipajul să rămână prizonieri în fuselaj.

În orice caz, o astfel de explicaţie nu poate fi admisă pentru majoritatea cazurilor de catastrofe

aviatice sau maritime întâmplate în *Triunghi*. Echipajele navelor şi avioanelor (civile sau militare) sunt prea puţin predispuse la fenomene ca halucinaţia colectivă, verificarea perfectei condiţii fizice şi psihice (obligatorie pentru fiecare misiune) nelăsând loc incertitudinilor în acest sens.

VÂRTEJURILE LUI SANDERSON

Analizând fenomenele din *Triunghiul Bermudelor* şi din *Marea Diavolului* numeroşi cercetători şi-au pus întrebarea dacă mai există şi alte regiuni ale Terrei în care se petrec incidente similare. Răscolind prin arhive, întocmind statistici şi combinând datele cunoscute pentru a releva eventualele similitudini, ei au ajuns la concluzia că astfel de zone sunt mai numeroase decât ne-am fi putut imagina. Dar nu numai atât: ele sunt distribuite simetric faţă de ecuator, fiind înşirate de-a lungul paralelelor de 30° latitudine nordică şi sudică. Distanţa dintre ele este constantă, regiunile repetându-se la intervale de 72° de jur-împrejurul globului! Corelaţiile care au dus la aceste surprinzătoare rezultate nu sunt date numai de frecvenţa dispariţiilor de nave şi avioane, ci se bazează şi pe coincidenţa cu fenomenele de tip O.Z.N.

Conceptul (al, cărui nume anglo-saxon este „Vile Vortices”) a fost enunţat pentru prima oară, în 1968, de I.T. Sanderson, preşedintele „Societăţii pentru Cercetarea Inexplicabilului” (S.I.T.U.), în esenţă, el afirmă că pe Terra există 12 regiuni caracterizate prin manifestarea unor fenomene necunoscute şi ale căror consecinţe sunt dispariţiile de nave şi avioane şi/sau apariţia de O.Z.N.-un Cinci zone sunt distribuite în emisfera nordică, în lungul paralelei de 30° şi distanţate la 72° una de alta (*Triunghiul Bermudelor, Marea Daivolului,* sudul Mediteranei, Afghanistan şi nord-estul insulelor

Hawaii); alte cinci în emisfera sudică, tot în lungul paralelei de 30° şi aflate de asemenea la 72° una de alta (în Oceanul Indian la vest de coasta Australiei, în Oceanul Pacific la est de coasta Australiei, în estul Oceanului Pacific, în Oceanul Atlantic în apropierea coastelor Argentinei şi în zona insulei Madagascar); ultimele două sunt situate, una la Polul Nord, cealaltă la Polul Sud.

Sanderson a observat că majoritatea acestor zone sunt situate la est de mase continentale, unde curenţii oceanici calzi, ce se îndreaptă spre nord, se ciocnesc cu cei reci care se îndreaptă spre sud. Regiunile respective sunt caracterizate şi de prezenţa curenţilor oceanici de suprafaţă ce se rotesc în sens opus celor de adâncime. Aceste particularităţi provoacă perturbaţii magnetice care, la rândul lor, afirmă Sanderson, afectează comunicaţiile radio, gravitaţia şi, în anumite condiţii, pot fi la originea dispariţiilor de vase şi avioane ce ar pătrunde în puncte diferite ale spaţiului şi timpului. Un alt efect semnalat de Sanderson este constatarea uimitorului avans asupra orarului, înregistrat de avioane sosite la destinaţie cu mult mai devreme decât era prevăzut, astfel încât, singura explicaţie plauzibilă ar fi fost un vânt din spate cu viteza de peste 500 mile/oră. Cumularea tuturor acestor caracteristici remarcate în zonele respective ar putea fi o soluţie pentru enigma dispariţiilor de avioane în *Triunghiul Bermudelor,* susţine raportul elaborat de S.I.T.U.

Examinate cu atenţie, afirmaţiile lui Sanderson vădesc însă unele carenţe. Dacă, în ceea ce priveşte *Triun*

***ghiul Bermudelor,* argumentele în favoarea clasificării lui ca regiune în care se manifestă fenomene neobişnuite sunt în mare măsură susţinute de evidenţe documentare, în privinţa celorlalte zone**

de „vârtejuri", datele sunt din ce în ce mai inconsistente, devenind până la urmă simple supoziţii, generalizate pe baza altora formulate anterior. Astfel, pentru zona mediteraneană statistica indică pierderea, în condiţii neelucidate, a 2 submarine şi a 4 vase mici. „Dovada" pentru Afghanistan constă în menţionarea fugară a dispariţiei „unui număr" de avioane militare în timpul celui de-al doilea război mondial, iar pentru Hawaii argumentele se „subţiază" şi mai mult: un singur avion „volatilizat" între Hawaii şi S.U.A. în ceea ce priveşte *Marea Diavolului* realitatea nu confirmă în niciun fel teribilele relatări ale legendei. Existenta celor 5 „vârtejuri" sudice este prezentată fără argumente statistice, statuându-se că „analogiile şi cercetarea" au indicat prezenţa lor, precum şi distribuţia la 72° una de alta. Polul Nord şi Polul Sud au fost adăugate pentru că, în regiunea Polului Nord, „au fost constatate câteva anomalii spaţio-temporale". Sanderson nu dă nicio explicaţie privind includerea Polului Sud.

Bazându-se pe rezultatele obţinute de S.I.T.U., un grup de cercetători au emis ipoteza formei – teoretic – icosaedrice a Terrei, considerată ca un „cristal" complex cu 20 de feţe triunghiulare. Această ipoteză se alătură celei publicate de cercetătorii sovietici N. Gonciarov, V. Makarov şi V. Morozov în revista *„Sputnik"* (nr. 9/1974) şi susţine că vârf urile acestor triunghiuri echilaterale ar corespunde unor zone cu activitate tectonică dinamică, anomalii magnetice, centrelor de minimă sau maximă presiune ale atmosferei, rupturilor uriaşe ale scoarţei etc.

Dar, chiar presupunând ipotezele lui Sanderson integral valabile, această ultimă concluzie este greu de acceptat. Este prea puţin probabil să existe posibilitatea de a uni prin linii continue zeci de regiuni de forme neregulate, care se întind pe

suprafeţe de mii de km^2, pentru a obţine în final, triunghiuri echilaterale egale. De altfel, ipoteza este pur speculativă, nefiind susţinută de argumente statistice, iar rezultatele sunt lipsite de valoare

186

practică, uimitoarea simetrie şi distribuţie a zonelor respective pe suprafaţa Terrei fiind rezultatul exclusiv al premiselor teoretice de la care s-a pornit.

ANOMALII MAGNETICE

Numeroasele ipoteze propuse pentru rezolvarea enigmei dispariţiilor din *Triunghiul Bermudelor* semnalează (şi uneori folosesc drept principal argument) prezenţa în această parte a globului a unei aşa-numite „anomalii magneticei După cum se ştie, acul busolei nu indică Polul Nord Geografic, ci Polul Nord Magnetic. În funcţie de locul unde se face determinarea, unghiul format de cele două direcţii (spre Polul Nord Geografic şi spre Polul Nord Magnetic) are valori a căror mărime poate ajunge la 20°. Această abatere, de care ţin cont în calculele lor toţi cei nevoiţi a se orienta pe mari distanţe cu ajutorul clasicei busole (exploratori, geologi, geografi etc.) este numită „declinaţie magnetică”. Valorile ei sunt trecute pe hărţile profesionale şi, datorită modificărilor pe care le suportă în timp, organisme tehnice specializate îi măsoară periodic distribuţia pe suprafaţa Terrei, operând modificările constatate.

Teoreticienii ipotezei „magnetice” privind pierderile din *Triunghi* şi din *Marea Diavolului* susţin că aceste regiuni sunt singurele locuri din lume unde acul busolei indică Polul Nord Geografic şi nu Polul Nord Magnetic. Într-adevăr, afirmaţia lor este pe deplin reală, dar necesită unele precizări. Mai întâi, trebuie reamintit faptul că Polul Nord Magnetic se află în apropierea Insulei Prince of Wales (din nordul Canadei) la circa 1 300 km de Polul Nord Geografic. Meridianul care trece prin cei doi poli este numit

„linie agonică” şi ceea ce îl caracterizează este faptul că, în orice punct de pe el (cu excepţia unor regiuni bogate în zăcăminte metalifere şi care induc unele abateri) acul busolei va indica Polul Nord Geografic. Simultan însă, datorită poziţiei specifice, el va arăta şi spre

187

Polul Nord Magnetic aflat, aşa cum s-a menţionat, pe aceeaşi linie. Altfel spus, comportamentul busolei nu are nimic anormal, ea continuând să precizeze tot poziţia Polului Nord Magnetic numai că locul măsurătorii, având „declinaţia” zero, sau aproape zero, direcţia coincide cu cea a Polului Nord Geografic. Atât *Triunghiul* cât şi *Marea Diavolului* sunt regiuni prin apropierea cărora trece acest meridian mai „deosebit”, iar verificările amănunţite au confirmat faptul că zonele respective nu prezintă nimic special din acest punct de vedere. În *Triunghi*, de exemplu, „declinaţia” nu este niciodată zero, ea crescând, la valori normale pentru poziţia faţă de Pol, pe măsură ce ne depărtăm de coasta continentului american. Cele două direcţii, spre Polul Nord Magnetic şi spre Polul Nord Geografic, coincid, deci „declinaţia” este zero, în Florida, zonă tăiată de „linia agonică”.

Apare astfel ca o culme a ironiei constatarea că singurele regiuni unde vasele *nu* ar putea să se rătăcească sunt tocmai *Triunghiul Bermudelor* şi *Marea Diavolului*. În conformitate cu U.S. Navy, care a efectuat măsurători în zonă (dar nu pentru a elucida misterul *Triunghiului* aşa cum s-a afirmat adesea, ci în cadrul programului global de: aducere la zi a hărţilor de navigaţie), nu au fost detectate niciun fel de anomalii magnetice în *Triunghi.* De altfel, în contrast cu perturbaţiile magnetice locale, care pot reprezenta variaţii importante ale câmpului magnetic terestru, o anomalie magentică este o forţă

extrem de slabă, datorată unor acumulări feromagnetice submarine sau subterane. Ea este mult prea mică pentru a afecta în vreun fel busola unui vas sau avion în trecere. În ceea ce priveşte furtunile magnetice, impactul asupra aparaturii de bord este ceva mai important. Cauzate de puternice fluxuri de particule încărcate cu energie (emise de soare) care interferează cu câmpul magnetic terestru, ele au o apariţie neregulată, durează câteva ore, iar deviaţia înregistrată de acul busolei de la valorile reale nu depăşeşte 1 – 2 grade. Efectul unei astfel de erori asupra navigaţiei. este însă nesemnificativ, mai ales că vasele şi avioanele au fost dotate încă din al doilea război mondial cu aparatură de bord mai complexă şi mai sigură decât busola.

188

FENOMENUL O.Z.N.

„În timpul zborului pe care l-am efectuat la bordul capsulei spaţiale *Gemini 4* am văzut într-adevăr un

O.Z.N. Consider ca foarte important de menţionat că iniţialele O.Z.N. provin de la cuvintele Obiecte Zburătoare Neidentificate. Obiectul pe care l-am văzut rămâne neidentificat. Aceasta nu înseamnă neapărat că este, în consecinţă, o navă spaţială venită dintr-o planetă îndepărtată. Dar nu înseamnă nici că n-ar fi o astfel de navă. Pur şi simplu am văzut ceva în zbor, pe care nici eu nici altcineva n-a fost vreodată capabil să-l identifice”.

Relatarea astronautului James McDevitt a provocat stupoare la vremea respectivă. Analiştii au încercat zadarnic să descopere ce anume era corpul semnalat, care a trecut la circa 10 – 20 de mile de nava americană. Ipoteza că ar fi *Pegasus 2* (un gigantic satelit având o antenă lungă de 29 m.) a fost înlăturată imediat, deoarece calculele arătau că el trebuia să se afle în acel moment la peste

1.000 mile depărtare de *Gemini 4.* McDevitt a descris obiectul ca fiind alb, cilindric şi dispunând de un fel de braţ întins la exterior. A urmat apoi ipoteza rămăşiţelor provenind de la ultimele trepte ale unei rachete şi chiar posibilitatea prezenţei unui vehicul spaţial nedeclarat. Dar nici S.U.A., nici U.R.S.S. nu aveau pe orbită obiecte cosmice de asemenea dimensiuni şi care să nu fie detectabile de sateliţii de observaţie. Studiul detaliat al filmului făcut de astronaut cu acel prilej, care surprinsese un fel de pată luminoasă pe fundalul negru al cerului, nu a dus la niciun rezultat, încercările de a o identifica eşuând.

Dar, în timp ce *Gemini 4* evolua pe orbită, un avion de tipul C *119* se afla în zbor pe ruta Homestead-Grand Turk. Se pare că exact în momentul când s-a pierdut orice contact cu acesta şi a fost dat dispărut (sâmbătă, 5 iunie 1965), McDevitt a mai observat un alt obiect similar cu cel descris anterior (poate chiar acelaşi) deasupra Caraibilor. În 1973, *„International UFO Bureau"* a publicat o serie de articole în care, bazându-se pe relatarea astronauţilor şi coincidenţa observaţiei cu dispariţia avionului de transport, se emite ipoteza că aeronava ar fi fost „cap

turată; < de un O.Z.N. Ideea nu era nouă, fiind exprimată sub o formă apropiată cu ocazia anchetei declanşate de pierderea celor 5 bombardiere ale „Zborului 19". Se pare că atunci, exasperat de stranietatea întâmplării, un ofiţer făcând parte din comisia de anchetă ar fi exclamat: „S-au evaporat de parcă ar fi zburat în Marte!". Comentariul a marcat momentul când posibilitatea conexiunii cu fenomenul O.Z.N. a devenit un factor menţionat cu ocazia incidentelor din *Triunghi.* Observaţiile făcute de-a lungul timpului demonstrează însă că, în

majoritatea cazurilor, atunci când un O.Z.N. a fost semnalat în apropierea unui avion, comportamentul său a fost paşnic sau chiar indiferent. Semnificativă este şi atitudinea U.S. Air Force care, deşi neagă existenţa, straniilor fenomene aeriene, prin regulamentul *AFR 80 – 17* stabileşte instrucţiuni detaliate pentru piloţi privind acţiunile ce trebuie să le întreprindă dacă sunt confruntaţi cu o astfel de apariţie: „Determinaţi dacă O.Z.N.-ul poate reprezenta o ameninţare pentru S.U.A. şi folosiţi datele ştiinţifice şi tehnice obţinute prin studierea rapoartelor privind O.Z.N.-urile”. Cea mai mare parte a regulamentului *AFR 80 – 17* priveşte rapoartele şi anchetele asupra Obiectelor Zburătoare Neidentificate, instrucţiuni referitoare la modul de tratare a fotografiilor acestor fenomene, precum şi măsurile care trebuie luate de comandanţii bazelor aeriene sau de personalul respectiv în cazul manifestării lor.

Catastrofele aviatice şi maritime din ultimii 40 de ani, soldate cu dispariţii de genul celor analizate, au dus la formarea impresiei generale că eventualii „vizitatori 4. extratereştri ar putea reprezenta un pericol pentru navele şi avioanele de pe Terra. Este indiscutabil faptul că toate caracteristicile de zbor ale O.Z.N.-urilor (viteză, manevrabilitate şi rezistenţă) observate până acum, sunt net superioare celor ale aeronavelor terestre (inclusiv faimoaselor *F-14, SR-71, X-15*), precum şi navetelor spaţiale. Dar, în majoritatea cazurilor, aceşti posibili „oaspeţi” nu par să dorească stabilirea unor legături cu rasa umană şi se menţin într-o rezervă prudentă. Trebuie remarcat că în 90% din „întâlnirile” cu aparatele militare, acestea au atacat primeie. Chiar în cazul catastrofelor avioanelor civile sau militare neînarmate, se pare că aeronavele străine nu au

atacat propriu-zis, căci niciun mesaj radio nu a menţionat aşa ceva. (Chiar şi în cazul raportat de lt. Gorman, „ţinta neidentificată” s-a mulţumit să simuleze un atac frontal, pentru a-l face să înceteze urmărirea.) În concluzie, aceste catastrofe par accidente şi nu incidente: singura ipoteză plauzibilă în acest caz ar fi că avioanele au intrat în ruta de zbor a unei astfel de nave şi s-au apropiat prea mult de ea. Or, după cum consideră unii specialişti, performanţele O.Z.N.-urilor nu pot fi posibile decât datorându-se unor mijloace de propulsie care utilizează antigravitaţia, ceea ce ar putea duce la formarea unui câmp de energie propriu funcţionalităţii acestor nave. Prezenţa lui ar permite explicarea unor fenomene stranii cum ar fi: viteza, manevrabilitatea, indiferenţa la poziţia de zbor, halourile luminoase sau radioactive (care apar doar pe fotografiile în infraroşu sau cu raze X), precum şi distrugerea (involuntară) a biosferei în locurile de aterizare. Aceasta este în acelaşi timp singura posibilitate (în lumina cunoştinţelor terestre actuale) de a explica dispariţia fulgerătoare a avioanelor şi navelor: în contact cu un astfel de câmp energetic, ele s-ar volatiliza pur şi simplu, fără a mai comunica prin radio şi fără a lăsa fragmente de epavă. S-ar putea crede la prima vedere că, deşi obiectele aeriene neidentificate nu au atacat niciodată direct, simpla apropiere de ele poate fi fatală. Dar, în ultimele patru decenii s-au înregistrat mii de cazuri în care echipajele unor nave, avioane sau capsule spaţiale au raportat contacte cu aeronave stranii, menţionând invariabil că obiectele pe care le văzuseră depăşeau sensibil orice realizare tehnică de pe Terra. Totuşi, doar un procent minim (8° o) dintre aceste „întâlniri” s-a soldat cu dispariţia sau prăbuşirea aparatelor terestre. O analiză atentă a acestor catastrofe arată că în peste 90% din cazuri, aeronavele străine au fost incomodate sau atacate

direct de oameni. Care echipaj al unui avion de vânătoare de pe Pământ ar asista pasiv la apariţia unui aparat străin – inamic potenţial – şi ar tolera să fie urmărit sau interceptat fără să riposteze?! Şi totuşi, există numeroase rapoarte demne de încredere care atestă că O.Z.N.-urile atacate şi atinse în repetate rânduri cu armamentul de bord al unor avioane şi nave militare nu au ripostat, ci şi-au continuat drumul

netulburate, deşi, după cum recunoşteau însăşi agresivele echipaje terestre, superioritatea navelor străine era evidentă.

În aprilie 1984, revista enciclopedică americană *„OMNI”* publica un articol al dr. J. Allen Hynek, în care acesta scria: „(…) Apariţii O.Z.N. continuă să fie raportate în toată lumea de piloţi militari şi comerciali, ingineri, tehnicieni şi alţi oameni care sunt consideraţi integri. O.Z.N.-urile nu vor să dispară.

(…) Cum putem explica fotografiile O.Z.N., înregistrările radar neelucidate şi celelalte urme fizice? (…) De ce această constanţă în rapoarte O.Z.N? De ce nu apar rapoarte despre elefanţi roz spre exemplu sau dragoni înspăimântători?

(…) în ceea ce mă priveşte, am sentimentul că, studiind asemenea rapoarte O.Z.N., putem inaugura domenii ştiinţifice pe care abia ni le imaginăm astăzi.

(…) Ar putea avea oare fenomenul O.Z.N. două aspecte? Ar putea fi graniţa dintre realitatea noastră şi o realitate paralelă, uşa spre o altă dimensiune? Desigur, nu am ajuns la ultima revoluţie în gândirea ştiinţifică; ştiinţa secolelor XXI, XXV sau XXX va conţine probabil concepte tot atât de neinteligibile pentru noi ca energia nucleară pentru omul cavernelor”.

În mod cert fenomenul O.Z.N. este o problemă

de o nebănuită complexitate şi a venit vremea ca umanitatea să înceapă a fi pregătită psihologic pentru întâlnirea cu alte inteligenţe din Univers. Rezultatele unui astfel de contact (tot mai probabil pe măsura trecerii timpului) se pot dovedi uneori cu totul neaşteptate.

Astfel, una dintre cele mai stranii enigme, care se înscrie în contextul mult controversatului fenomen O.Z.N., este dispariţia, la 21 august 1915, a regimentului britanic de infanterie *Norfolk,* în timpul bătăliei de la Gallipoli (Turcia). După cum se ştie, între 25 aprilie şi 9 mai 1915 au avut loc o serie de debarcări ale corpului expediţionar anglo-francez în peninsula Gallipoli, urmate de o puternică ofensivă, soldată cu pierderi grele pentru aliaţi, în timpul luptelor a dispărut regimentul *Norfolk*, compus din 2 712 soldaţi, subofiţeri şi ofiţeri, iar două avioane de

recunoaştere franceze nu s-au mai întors niciodată la baze.

„Gallipoli, 28 august 1915. Întâmplarea relatată mai jos a avut loc în cursul unei dimineţi din ultimele zile ale dramaticei bătălii care se dădea pentru *Cota 60* (Sulva Bay) de către A.N.Z.A.C. (Australian and New Zeeland Army Corps – n.a.).

Dimineaţa era senină, fără nori, şi ne aşteptam la o zi mediteraneană superbă. Am remarcat totuşi o excepţie: şase până la opt nori ca nişte pâini rotunde, toţi de aceeaşi formă, planau deasupra Cotei 60. Am observat că, în ciuda unei brize uşoare care sufla dinspre sud, cu
5 **-T6 mile/oră (8 – s10 km/oră – n.a.), poziţia şi forma acestor nori rămânea neschimbată. Din postul nostru de observare, situat la 500 picioare înălţime (150 m – n.a.) îi vedeam planând la 60° faţă de orizontală. Exact sub aceşti nori, stătea nemişcat pe sol un altul, de formă elipsoidală, măsurând 800 picioare lungime**

(240 m – n.a.), 200 picioare lăţime (60 m – n.a.) şi 200 picioare înălţime. Acest nor era absolut compact, părând a fi de o structură aproape solidă şi se afla la o distanţă de 924 – 1188 picioare (227 – r356 – n.a.) de Cota 60, în interiorul teritoriului menţinut de britanici. În afară de noi, au mai făcut aceleaşi observaţii şi 22 de oameni din secţia a 3-a a First Field Company N.Z. adăpostită în tranşeele de la Rhododendron Spur, situate la aproximativ 2.500 yarzi (2 275 m – n.a.) la sud-vest de norul care se afla la sol. Punctul nostru de observare era la doar 300 picioare (90 m – n.a.) de Cota 60; vedeam perfect forma şi extremităţile acestui nor neobişnuit care, după cum ne-am dat seama, se aşezase pe locul unui golfuleţ secat unde se prăbuşise un drum (Kaiajik Dere). Culoarea norului era de un gri pal, ca şi a celor din aer.

Deodată, am văzut regimentul britanic *Norfolk* intrând în golful secat şi îndreptându-se spre Cota 60. Când oamenii au ajuns în faţa norului, au intrat în el fără nicio ezitare; dar niciunul nu a ieşit pentru a porni atacul spre Cota 60. După o oră, când şi ultimul soldat din şir a dispărut în interiorul norului, acesta s-a ridicat încet de la sol, întâlnindu-se cu ceilalţi nori asemănători, pe care i-am menţionat la începutul declaraţiei noastre. Până

atunci, norii planaseră în acelaşi loc, înşiraţi unul lângă celălalt ca nişte boabe într-o păstaie, dar, imediat ce norul de pe pământ s-a ridicat la înălţimea lor, au plecat cu toţii în direcţia nordului, spre Tracia (Bulgaria – n.a.). După 45 de minute nu se mai vedea niciunul.

Regimentul *Norfolk* a fost dat *dispărut* sau *exterminat* şi, la capitularea Turciei (în 1918), prima cerere a Marii Britanii a fost eliberarea prizonierilor

din acest regiment. Turcia afirma însă că trupele sale nu au atacat sau capturat acest regiment, care nu a apărut pe frontul Cotei 60. Declaraţiile noastre şi ale celor din First Field Company N.Z. atestă adevărul acestui răspuns.

Un regiment britanic, în 1914 – 1918, cuprindea între 800 şi 4.000 de oameni. Nu ştim câţi avea regimentul *Norfolk*; peste 2 – 3.000. Dar toţi cei pe care i-am văzut au dispărut în acel nor…

Noi subsemnaţii, foşti luptători în A.N.Z.A.C., declarăm sub jurământ că incidentul descris mai sus este absolut adevărat.

Semnat: F. Reichart (Matata, Bay of Planty); R. Newnes (157, King Street, Cambridge) şi J. L-Newman (73 Freyberg Street, Octumoctai, Tauranga)”. (Jacques Vallée: *„Passport to Magonia”* – Chicago 1969).

În ciuda unor investigaţii susţinute, autorii volumului de faţă nu au reuşit să găsească şi o altă sursă folosită de Vallée (cercetător serios şi competent) pentru obţinerea acestei declaraţii, în afară de revista *„Spaceview”*. În revista engleză *„Fortean Times* ((nr. 27/1978) şi în revista franceză *„Lumières dans la Nuit* ((nr. 201/1981), Paul Begg şi respectiv Jean Sider neagă veridicitatea celor susţinute în declaraţia neozeelandezilor, fără a ajunge la vreo concluzie clară în privinţa celor care au iniţiat falsul: neozeelandezii sau Vallée. Jean Sider enumeră în articolul său („Lumières sur Gallipoli – Août 1915”) 8 argumente, dintre care cele mai importante sunt:

1) **Arhivele aparţinând Imperial War Museum conţin acte emise de batalionul 5 din regimentul „Norfolk” la câteva zile după data teoretică a dispariţiei regimentului.**
2) **Batalionul 4 din regimentul „Norfolk” a dispărut într-adevăr, dar pe 12 august şi nu pe 28 august, aşa cum afirma declaraţia.**

3) **O parte dintre cadavrele celor din batalionul 4 au fost găsite şi îngropate spre sfârşitul lunii august, după cum atestă arhivele britanice.**

4) **F. Reichart a ajuns pe linia frontului abia la sfârşitul lunii august, deci, după dispariţia batalionului 4.**

La aceste concluzii se mai adaugă şi observaţia lui Paul Begg care notează că niciun document militar oficial britanic nu consemnează declaraţia celor 3 martori din A.N.Z.A.C.

La prima vedere s-ar părea deci că declaraţia este falsă şi Vallée a fost indus în eroare. Dar argumentelor celor
1 **cercetători li se pot aduce o serie de contraargumente deloc neglijabile:**

1)**Nimeni nu a publicat ceva despre dispariţia într-un nor straniu a regimentului „Norfolk". Dar, în volumul său *„The World Crisis"* (New York, Scribner's 1928), Sir Winston Churchill, Prim Lord al Amiralităţii la începutul primului război mondial şi autorul planului de debarcare la Gallipoli, menţiona regimentul „Norfolk" ca fiind printre unităţile cu cele mai mari pierderi în timpul campaniei („unele regimente, ca «Norfolk», au fost total distruse"). Campania de la Gallipoli (ale cărei scopuri erau: a) cucerirea Strâmtorilor; b) scoaterea Turciei şi Bulgariei din război; c) ajutarea Serbiei aflată într-o situaţie disperată; d) stabilirea unei legături mai bune cu Rusia) a eşuat datorită subestimării valoni defensive a terenului, absolut impropriu debarcării şi stabilirii unui cap de pod care să permită o ofensivă de mari proporţii. În pofida eroismului trupelor britanice şi A.N.Z.A.C., erorile comandamentului au fost plătite printr-o baie de sânge şi Churchill a trebuit să-şi dea demisia din postul de la Amiralitate, intrând într-o lungă eclipsă politică. Este**

remarcabilă deci menţionarea în 1928 a completei distrugeri a unui regiment britanic, într-o campanie de care era răspunzător.

Alt autor de prestigiu, căpitanul Th. Frothingham („*The Naval History of the World War* (*i* – Cambridge, Harvard 1925) nu pomeneşte nimic despre regimentul „Norfolk”, dar menţionează un incident curios în care a fost implicată flota anglo-franceză care participa la bătălia Strâmtorilor. În după-amiaza zilei de 28 august, două

195

avioane de recunoaştere franceze au fost trimise să cerceteze nişte ciudaţi „nori” cenuşii care survolau navele aliate, la circa 1.000 m altitudine. Echipajele cuirasatelor engleze şi franceze au observat cum cele două aparate au intrat în „escadra” compactă a norilor cenuşii, după care le-au pierdut din vedere. Avioanele nu au mai revenit niciodată la bază, cei patru aviatori francezi fiind daţi „dispăruţi deasupra mării”. S-a presupus că ciudaţii nori „de formă elipsoidală, rotundă sau de fus erau de fapt dirijabile germane, care au doborât cele două avioane (neînarmate). Dar aceasta nu explică motivul pentru care „dirijabile-4 nu au bombardat flota aliată sau imposibilitatea găsirii unor fragmente ale avioanelor, într-o zonă restrânsă şi intens străbătută de navele engleze şi franceze. Ipoteza doborârii aparatelor franceze de aviaţia turcă a căzut de la sine, în 1915 Turcia având doar câteva avioane şi o aeronautică militară pur simbolică.

2) Martorii neozeelandezi nu făceau parte din trupele britanice, ci din A.N.Z.A.C. şi, prin urmare, nu aveau de unde să cunoască precis efectivul şi matricola unităţilor engleze cu care veneau în contact, mai ales pe linia frontului, unde situaţia se putea schimba de la o clipă la alta. De aceea, folosirea titulaturii de „regiment” în declaraţie are o

valoare mai curând simbolică, martorii admiţând că nu cunoşteau efectivul trupelor dispărute. Până la sfârşitul campaniei, regimentul „Norfolk” a fost complet distrus după câte atestă arhivele britanice, din cei 2712 soldaţi, subofiţeri şi ofiţeri scăpând doar… 6! Nu se pot stabili condiţiile dispariţiei sau decimării fiecărei companii şi fiecărui batalion, aşa că este foarte posibil ca neozeelandezii să fi văzut într-adevăr un fenomen asemănător celui descris, în care să fi fost implicat un batalion sau o altă unitate a regimentului „Norfolk”. Faptul că batalionul 5 a continuat să emită documente militare câteva zile după 28 august nu dovedeşte nimic, pentru că acestea au fost *ultimele* sale documente, dinaintea decimării într-un fel sau altul a tuturor unităţilor care-l compuneau!

3) Argumentul potrivit căruia martorii au ajuns în zona Kaiajik Dere la sfârşitul lunii august, nu are decât o valoare relativă, arhivele britanice menţionând data când

Întregul regiment neozeelandez trimis ca întărire englezilor şi-a ocupat poziţiile. Nu există date precise despre diversele sale unităţi şi este foarte posibil ca batalionul sau doar compania din care făceau parte martorii să fi ajuns pe linia frontului mai devreme.

De altfel, un timp s-a negat chiar existenţa martorilor în sine, deoarece un cercetător britanic nu a primit răspuns la scrisorile trimise celor 3 foşti soldaţi din A.N.Z.A.C. Ancheta sa se desfăşura însă în 1978, iar cei trei muriseră de mult… Până la urmă s-a descoperit că Reichart şi Newnes, cel puţin, luptaseră cu certitudine în A.N.Z.A.C. fiind, în august 1915, pe frontul din Gallipoli.

4) Cadavrele celor din batalionul 4 nu au fost identificate pozitiv ca aparţinând batalionului 4 şi,

oricum, nu reprezentau decât o mică fracţiune din efectivul unui batalion. Identificarea nefiind posibilă, datorită atacurilor inamice, s-a trecut la înhumare, stabilindu-se doar că morţii se aflau „pe locul unde ar fi trebuit să ajungă batalionul 4 în cursul ofensivei" (Imperial War Museum – *„World War Archives – Gallipoli 1915").*

5) **Experţii britanici cunoşteau existenţa unei enigme în legătură cu regimentul „Norfolk", considerând ca inadmisibilă dispariţia întregului efectiv în luptă, chiar în condiţiile dure de la Gallipoli. Au fost emise două ipoteze:**

a) **Folosirea de către turci a gazelor de luptă în zona Cotei 60. Este greu de crezut însă că trupele engleze nu ar fi sesizat acest lucru şi infanteriştii ar fi intrat pasivi într-un nor de gaze otrăvitoare, după cum nu se poate explica evacuarea unui mare număr de cadavre înainte ca A.N.Z.A.C. sau corpul expediţionar britanic să fi prins de veste.**

b) **„Răpirea" unor unităţi engleze de către... dirijabile germane. Este imposibil de admis că un dirijabil din 1915, oricât de mare ar fi fost, putea lua la bord mai mult de 50 de oameni şi, în orice caz, celelalte trupe engleze, australiene sau neozeelandeze ar fi identificat măcar un singur element tehnic (zgomotul motoarelor, forma nacelei etc.).**

Sir J. Corbett menţiona în volumul său *„Naval Operations: History of the Great War Based on Official Documents*" (New York, Longmans, 1920) că, fără îndoială.

197

„Turcia ar avea de dat unele explicaţii în legătură cu dispariţia fără urmă a multor unităţi din corpul expediţionar britanic de la Gallipoli". Răspunzând acuzaţiilor, fostul cm de stat turc A. Emin (*„Turkey in the World War"* – New Haven, Yale,

1930) şi fostul comandant al misiunii militare germane în Turcia, generalul H. Karmengiesser (*„The Campaign în Gallipoli”* – London, Hutchinson, 1928) susţineau că trupele turceşti şi germane nu au folosit gaze de luptă şi nu au masacrat prizonierii la Gallipoli, pierderile deosebit de grele suferite de aliaţi datorându-se incapacităţii şi obtuzităţii unor ofiţeri din înaltul Comandament Britanic, ce au stăruit în continuarea unei operaţii dinainte pierdute datorită terenului impropriu.

Dincolo de aceste discuţii însă, autorii volumului de faţă au propriul lor punct de vedere, considerând că eventuala dispariţie a unui număr atât de mare de oameni este greu de legat de acea latură a fenomenului O.Z.N. ce consideră aceste obiecte ca fiind nave extraterestre. Nu numai că ar fi dificil de admis ca 100, 1.000 sau 3.000 de oameni să fie „răpiţi” de o singură aeronavă, dar întreaga istorie a fenomenului O.Z.N. nu justifică în niciun fel ideea intervenţiei într-un conflict de proporţiile primului război mondial.

Este adevărat însă că anul 1915 a fost bogat în rapoarte despre diverse manifestări ale unor fenomene enigmatice (printre care şi O.Z.N.), atât pe Terra, cât şi pe Lună. Este oare posibil ca dispariţia unităţii engleze să poată fi mai curând atribuită unei alte laturi a fenomenului O.Z.N., cea a trecerii accidentale într-un „univers paralel” (considerată uneori ca explicaţie şi pentru *Triunghiul Bermudelor*), ipoteză avansată de cercetători reputaţi ca Vallée, Hynek, Polier sau Bergier? Rămâne să aşteptăm până ce investigaţiile ştiinţifice vor confirma sau infirma această ipoteză, dar trebuie menţionat că studiul oficial al fenomenului O.Z.N. de către unii oameni de ştiinţă nu excelează prin calitate, probitate şi precizie, după cum demonstrează istoria faimosului raport Condon, spre exemplu.

Amuzant este faptul că această atitudine se repetă de-a lungul timpului în cele mai diferite zone ale lumii.

198

Astfel, după cum consemna arheologul japonez Yusuke Matsumura, la 24 octombrie 1235, armata generalului Yoritsuma ocupase Yokohama, instalându-şi tabăra la porţile oraşului. În timpul nopţii însă, un fenomen ciudat i-a înspăimântat deopotrivă pe soldaţi şi pe locuitori: puternice surse luminoase elipsoidale au apărut pe cer rotindu-se la sud-vest şi lăsând în urmă dâre de lumină colorată. Dimineaţa, generalul a ordonat astronomilor săi să efectueze ceea ce am numi astăzi „un examen ştiinţific aprofundat". Raportul astronomilor a venit în numai câteva zile: „Fenomenul este foarte natural, generale. Este doar vântul care mişcă stelele"...

TURBULENTE ÎN AER LIMPEDE

Administraţia Federală a Aviaţiei Americane afirma în 1980: „Admiţând existenţa unor dificultăţi deasupra

Triunghiului Bermudelor **(în navigaţia aeriană – n.a.) precizăm că acestea se datoresc unor furtuni violente care izbucnesc pe neaşteptate". Este vorba, bineînţeles – de celebrele CÂT – „Clear Air Turbulences". Pe scurt, „Turbulenţele în aer limpede" sunt mişcări ale aerului atmosferic, manifestate prin schimbarea direcţiei şi vitezei sale, ceea ce provoacă două tipuri de şocuri periculoase pentru avioane: şocuri orizontale, slabe, dar care se succed la intervale scurte de timp şi şocuri verticale (ascendente şi descendente) rare, dar foarte puternice. Practic, aeronava care traversează o astfel de zonă este aruncată în sus şi în jos cu zeci, chiar sute de metri, şocurile fiind cu atât mai puternice cu cât viteza de zbor este mai mare. La prima vedere, s-ar părea deci că afirmaţia Administraţiei Federale**

oferă un răspuns simplu şi corect pentru toate incidentele aeriene din *Triunghi*. Totuşi, realitatea este ceva mai complicată: există trei tipuri de turbulenţe şi niciunul nu este aplicabil cazurilor citate în acest volum.

1. *Turbulenţe la joasă înălţime (până la 1.000 m):* [199]

Sunt provocate de încălzirea neuniformă a suprafeţei neregulate a solului sau de rafalele vântului care suflă deasupra unui relief discontinuu – în special *muntos*. Astfel de fenomene nu pot deci apare deasupra unei mări liniştite, într-o zi fără vânt sau deasupra pistei unui aeroport din Miami ori Insulele Bermude.

2. *Turbulenţe medii* (la aproximativ 3.000 m altitudine)

Sunt provocate de *Zonele orajoase,* procese meteorologice complexe datorate unei intense poluări a norilor, puternic încărcaţi electrostatic.

Principalele caracteristici ale fenomenelor orajoase rezidă în producerea de curenţi verticali intenşi (manifestându-se printr-o succesiune a curenţilor ascendenţi şi descendenţi), ceea ce are ca rezultat o serie de „scuturături” ale avionului şi formarea turbulenţelor medii, însoţite uneori de precipitaţii sub formă de averse, grindină, vânturi puternice şi givraj.

Dar, datorită sarcinilor electrostatice din zonele orajoase, turbulenţele medii rezultate pot fi uşor localizate de la mari distanţe de radarele meteorologice instalate la bordul avioanelor moderne. De altfel, instrucţiunile adoptate de I.C.A.O. (International Civil Aviation Organisation – Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale) şi de toate aviaţiile naţionale, civile sau militare, interzic în mod expres traversarea acestor regiuni, considerate ca foarte periculoase pentru securitatea zborului.

Interesant de remarcat ar fi şi faptul că, în cazurile citate în acest volum, avioanele zburau la altitudini fie inferioare, fie superioare plafoanelor la care se formează turbulenţele medii şi în condiţii atmosferice foarte bune.

3. *Turbulenţe la mare înălţime* (între 6.000 şi 13.000 m)

Sunt produse în general de *curenţii jet* de mare altitudine, foarte rapizi (viteze de 100 – 400 km/h, în creştere de la zonele periferice spre partea centrală). În mod normal au o formă tubulară cu secţiune ovală (lăţimi de până la 500 km şi grosimi de până la 7 km) Regiunile şi perioadele de formare ale *curenţilor jet* se schimbă de la un anotimp la altul şi chiar zilnic, dar cei mai frecvenţi se produc în spaţiul aerian al Japoniei şi nord-vestul Statelor Unite.

Curentul jet este util avioanelor care zboară pe rute ce se încadrează în direcţia şi sensul său de deplasare, dar zborul în sens contrar sau traversarea unui astfel de curent pot duce la avarierea, chiar ruperea avionului respectiv. Ei nu se formează însă sub 6.000 m altitudine (or, majoritatea avioanelor dispărute în *Triunghi* până în 1970 zburau sub 5.000 m) şi nu pot distruge un aparat (cu atât mai puţin o escadrilă!) într-un timp aşa de scurt, încât echipajul să nu poată anunţa baza prin radio. Curenţii jet pot rupe un avion, dar nu pot face să-i dispară epava. Ei nu formează C.A.T. în câteva secunde, aşa cum s-a afirmat, ci în aproximativ 10 minute şi îşi menţin neschimbată traiectoria suficient de mult timp pentru ca avioanele de salvare ajunse la locul accidentului să le descopere imediat prezenţa, fiind la rândul lor ameninţate cu distrugerea. În ultimele decenii, aparatele moderne au fost dotate obligatoriu cu aparatură de detecţie antil. A.T., necunoscându-se până acum vreo catastrofă inexplicabilă întâmplată

din cauza turbulenţelor după 1968. Esenţial este însă faptul că, în niciunul din cazurile analizate, nu existau condiţii pentru a se forma C.A.T., deci explicaţia furnizată de Administraţia Federală este nesatisfăcătoare.

De altfel, începând cu anul 1970, I.C.A.O. a înregistrat
1172 de rapoarte ale unor echipaje care au semnalat evitarea turbulenţelor de mică, medie sau mare altitudine, datorită radarelor de bord, informaţiilor sateliţilor meteorologici sau cooperării cu staţiile de la sol. În schimb au fost menţionate doar 82 de cazuri de avariere uşoară şi 3 catastrofe datorate C.A.T.-urilor, dar, în toate situaţiile, contextul producerii accidentului respectiv era perfect explicabil şi nu avea nimic anormal.

GLASUL MARII

Cercetările complexe efectuate pe mările şi oceanele lumii au evidenţiat, printre altele, existenţa unui fenomen care, până nu demult, era necunoscut ştiinţei. Astfel, s-a

constatat că în regiunile bântuite de furtuni puternice se produc vibraţii ale aerului ce dau naştere unor sunete de joasă frecvenţă. Deoarece deplasarea perturbaţiei meteorologice este mai lentă decât cea a infrasunetelor (care se propagă în apă cu circa 1 650 m/s, iar în aer cu 330 m/s), oscilaţiile respective preced furtuna, constituind, dacă sunt detectate, un semnal de avertizare.

Experienţele făcute în diverse laboratoare din lume au demonstrat însă că zgomotul are o acţiune complexă asupra organismului uman. Deşi urechea omenească poate percepe numai o anumită bandă de frecvenţe acustice (16 – 20.000 Hz) şi o anumită gamă de presiuni acustice, influenţa vibraţiilor sonore se face intens simţită şi dincolo de aceste

limite. În principal, zgomotele care acţionează asupra omului pot produce trei tipuri de efecte:

1) ***perturbarea activităţii fizice şi intelectuale,*** **cel mai important rezultat fiind instalarea stării de oboseală;**
2) ***efecte fizice asupra organismului,*** **manifestate prin fracturi ale oaselor, leziuni pulmonare sau ale pereţilor interiori ai intestinelor, leziuni craniene, cardiace, ale sistemului nervos etc.**
3) ***fenomene subiective*** **care includ: perceperea fizică a vibraţiilor, senzaţii de inconfort şi nesiguranţă, apariţia de dureri şi traume (în regiunea abdominală, a organelor genitale, a timpanelor şi a pieptului etc.), dificultăţi la respiraţie, instalarea unei stări generale de anxietate.**

Efectele zgomotelor asupra sistemului nervos se manifestă şi prin insomnii, tulburări vizuale, modificări în funcţionarea sistemului neurovegetativ şi în sfera psihoafectivă. S-a mai constatat că prezenţa anumitor zgomote poate induce o stare obsesională. Simptomatologia consecutivă agresiunii sonore este caracterizată prin stări de nervozitate, hiperexcitabilitate, tahicardie, urmate de insomnii sau coşmaruri frecvente, iar modificările psihoafective constau în treceri rapide de la o stare afectivă la alta, anxietate, obnubilare sau confuzie mintală cu halucinaţii auditive, mai ales la persoanele care au deja o tendinţă spre stări paranoice.

Cele mai vătămătoare pentru organismul uman se consideră a fi vibraţiile în banda de frecvenţe de 4 – 8 Hz.

Iar studiile electroencefalografice au arătat că stimularea auditivă intermitentă, mai ales la frecvenţe joase, induce reacţii de inhibiţie şi

somnolenţă. La oscilaţii de circa 6 Hz apar senzaţii de oboseală, iar dacă solicitarea este menţinută, acestea evoluează în nelinişte şi apoi groază, pentru ca la 7 Hz să apară pericolul atacurilor de cord sau neuroparaliziilor.

Cunoscându-se rezultatele menţionate şi faptul că înainte de furtuni puternice au fost uneori înregistrate vibraţii situate în domeniul 4 – 8 Hz, unii cercetători s-au grăbit să atribuie enigmaticele incidente din *Triunghiul Bermudelor* acestui fenomen numit, destul de poetic, *Glasul mării.* Celor care nu au fost de acord cu noua ipoteză (afirmând, pe bună dreptate, că vibraţiile se propagă numai la suprafaţa apei, deci avioanele nu sunt afectate) li s-a argumentat cu o altă ipoteză. Ea porneşte de la constatarea că, în *Triunghi,* ca urmare a unui intens şi permanent proces de evaporare, există o conductibilitate electrică ridicată. Interacţiunea dintre anomalia magnetică din zonă (care, după cum s-a văzut, nu este susţinută de argumente valabile) şi curentul electric are drept rezultat deplasarea unor cantităţi uriaşe de apă (orizontale, verticale, circulare şi în spirală) care produc infrasunete ce se propagă în aer, la înălţimi destul de mari, fără a fi absolut necesară o furtună. Se afirmă că fenomenul se accentuează în timpul anumitor poziţii ale Soarelui şi Lunii faţă de Pământ, căci atracţia celor două corpuri cereşti provoacă o mişcare oscilatorie a magmei ionizate, aflată la mare adâncime sub scoarţa Terrei, rezultând anomalii magnetice care interacţionează cu fluxul electric din zonă.

Existenţa fenomenului de generare a infrasunetelor a fost dovedită de numeroase expediţii ştiinţifice, dar cauza producerii sale rămâne, deocamdată, insuficient clarificată, în ceea ce priveşte însă ipoteza că zgomotele de joasă frecvenţă se află la originea tuturor incidentelor petrecute în *Triunghi* sau în alte regiuni ale planetei, ea apare ca

inconsistentă din câteva motive evidente:

1) Pentru ca echipajele traumatizate de infrasunete să-şi abandoneze sau să piardă controlul navelor pe care se află, durata expunerii la vibraţiile sonore trebuie să fie suficient de lungă şi mai ales menţinută, *tot timpul* în

domeniul periculos (6 – 8 Hz). După cum s-a constatat însă, regimul de producere a infrasunetelor în condiţii naturale este neuniform distribuit în spaţiu şi timp, existând suficiente posibilităţi pentru ca nava sau aeronava respectivă să părăsească zona periculoasă înainte de producerea unei tragedii.

2) Într-adevăr, infrasunetele influenţează nefast organismul uman, dar echipajul unui avion stă în interiorul unei aeronave şi nu în exteriorul ei, iar personalul de pe o navă nu se găseşte tot timpul şi în totalitatea sa pe puntea navei. Ca orice vibraţie, şi infrasunetele cedează din energie pe măsură ce străbat mediul. Deci, personalul aflat în cabine este mult mai puţin influenţat, ştiut fiind de asemenea faptul că nu numai frecvenţa, dar şi intensitatea zgomotului contribuie la producerea efectelor negative.

3) *„Glasul Mării”* ar putea oferi o explicaţie parţială pentru cazurile de nave „fantomă” (descoperite plutind în derivă şi fără echipaje), dar nu lămureşte cauzele dispariţiilor, aparent instantanee, ale tuturor celorlalte nave şi avioane. Prăbuşirea unei aeronave sau naufragiul unui vas lasă fragmente de epavă, uneori chiar şi supravieţuitori. Or, în niciunul din cazurile menţionate (cu excepţia „vaselor fantomă”), nu s-a descoperit nici cel mai mic indiciu material de pe urma tragediei.

4) Ca orice alt efect fizic de natură internă sau externă, şocul infrasunetelor asupra organismului

uman diferă de la subiect la subiect (aşa cum au demonstrat-o testele medicale). Echipajele vaselor maritime sau ale avioanelor care străbat regiuni oceanice fiind compuse din mai mult de o persoană (din motive care nu mai trebuie explicate) este imposibil de susţinut ipoteza că infrasunetele ar putea provoca, *în acelaşi moment, aceleaşi efecte* unui număr ajungând la câteva sute de oameni (cât aveau la bord marile vapoare dispărute în *Triunghi*). Este greu de conceput că vibraţiile pot atinge în cadrul unui fenomen natural un nivel de intensitate constant, pe care să-l menţină pe o perioadă atât de îndelungată, încât rezistenţa fizică şi psihică variată a unui echipaj ca al vasului *City of Glasgow* să fie anulată simultan, astfel încât marinarii să se arunce cu toţii în mare, urmaţi imediat de pasageri!

204

5) După cum se ştie, vibraţiile sonore de joasă frecvenţă influenţează nu numai organismul uman, ci şi celelalte fiinţe vii, amploarea efectelor fizice şi psihice fiind invers proporţională cu dimensiunile animalului respectiv. Sunt cunoscute consecinţele distructive sau paralizante pe care le au sunetele de joasă frecvenţă asupra micilor mamifere (şoareci, marmote, veveriţe) sau a păsărilor. De altfel, o practică devenită curentă în deratizarea „curată” a clădirilor sau protejarea aeroporturilor de păsări este folosirea unor puternice emiţătoare de infrasunete.

În aceste condiţii, surprinde faptul că la bordul unora din navele găsite fără echipaj rămăseseră în viaţă şobolani, câini, pisici sau păsări în colivii (canari, mierle, corbi sau papagali). Din acest motiv, este dificil de imaginat o sursă de infrasunete care ar fi putut să aibă de la început exact frecvenţa cea mai periculoasă pentru oameni (6 – 8 Hz), sărind” peste valorile fatale micilor vieţuitoare.

Se constată deci că ipoteza care implică

infrasunetele în totalitatea incidentelor din *Triunghi* (sau alte zone) lasă şi generează prea multe semne de întrebare pentru a fi un răspuns.

GAZE EMANATE DE VULCANI

O ipoteză relativ recentă, care a cunoscut o meteorică vogă în anii 1980 – 1982, propunea ca explicaţie comună fenomenului O.Z.N. şi *Triunghiului Bermudelor* apariţia de gaze ionizate deasupra faliilor geologice şi a vulcanilor *(„New Scientist", „La Recherche"* şi, în 1984, *„Omni").* O astfel de rezolvare este reprezentativă pentru modul în care se pot eluda sau omite în mod deliberat atât raţionamentele logice, cât şi datele cunoscute, în favoarea unor postulate lipsite de valoare teoretică şi practică.

În privinţa fenomenului O.Z.N. s-a afirmat că acesta „se manifestă de preferinţă deasupra faliilor geologice şi în timpul perturbaţiilor meteo". Unii autori au dat publicităţii, în 1983 – 1984, o serie de articole ce susţineau

că: „Masele de gaze ionizate, eliberate în atmosferă de fricţiunile dintre două zone stâncoase (situate pe marginile unei falii geologice), s-ar putea deplasa în aer pe o traiectorie ondulatorie, dând naştere unor perturbaţii magnetice. Aceste pături de gaze s-ar putea fragmenta în altele mai mici, conţinând radon (gaz care se degajă înaintea cutremurelor de pământ)". După această enumerare de probabilităţi, autorii respectivi conchideau: „Astfel, o simplă manifestare de triboluminescenţă a dat naştere legendei O.Z.N.-urilor, considerate nave extraterestre pilotate de omuleţi verzi". Trebuie oare reamintit că zecile de mii de cazuri O.Z.N. *credibile* raportate în ultimele patru decenii *NU* s-au manifestat cu predilecţie deasupra faliilor tectotonice şi *NU* au avut numai traiectorii

ondulatorii?! Pot fi explicate prin „fenomene luminescente” obiectele zburătoare neidentificate de formă definită şi consistenţă evident solidă, care lasă urme pe sol, sunt înregistrate radar, au viteze de 2000 – 100.000 km/h în atmosferă sau sunt întâlnite în spaţiul cosmic!?

În faţa protestului şi argumentelor unor cercetători binecunoscuţi prin seriozitatea lor (cum ar fi Claude Polier sau J. Allen Hynek), ipoteza a fost repede abandonată, fiind transformată, ad-hoc, într-o inedită explicaţie a fenomenelor din *Triunghiul Bermudelor.*

Astfel, considerându-se că în urma activităţii unor vulcani submarini bulele de gaz degajate (dielectricul) se ridică spre suprafaţă frecându-se de apa mării (conductorul) şi dau naştere unui câmp electromagnetic, s-a afirmat că acesta ar fi cauza dereglării busolelor şi ceasurilor. Mai mult, pornind de la relatarea unui mecanic de navă, J.L. Berthois, apărută în 1983 în ziarul *„Ouest France”,* s-a „creat” o surprinzătoare şi ciudată explicaţie a catastrofelor navelor din *Triunghi.* Aflat la bordul unei vedete de aprovizionare, mecanicul francez a observat cum, în largul coastelor Gabonului, marea a căpătat brusc o culoare albă, iar vasul s-a scufundat în apă cu aproximativ 50 de centimetri. Echipajul a folosit întreaga putere a motoarelor pentru a reuşi să iasă din zona afectată de straniul fenomen (estimată la aproape 15 km în diametru) constatând că, o dată ajuns în ape „normale”, vasul a revenit imediat la pescajul iniţial. Cercetătorii francezi au considerat că

la originea întâmplării s-au aflat gazele emanate de un vulcan submarin sau dintr-o falie a Marii Dorsale Atlantice. Într-adevăr, în largul coastei occidentale africane, există o activitate vulcanică moderată, putând apărea scurgeri de lavă sau gaze

sulfuroase, iar acidul sulfuric conţinut de magma fierbinte s-ar disocia la contactul cu apa oceanului în ioni negativi, producând anhidridă sulfuroasă şi hidrogen. Or, după cum se ştie, flotabilitatea navelor scade în apa gazoasă (fără a fi însă anulată).

Dar în *Triunghiul Bermudelor* nu există activitate vulcanică submarină (singurul vulcan din zonă fiind stins de mult), iar supravegherea prin satelit şi observaţiile navelor oceanografice confirmă lipsa oricăror emisii de gaze. Este curios faptul că, fără a ţine seama de această realitate, unii autori au preluat ipoteza, afirmând că apa lăptoasă observată în *Triunghi* de nenumărate ori (menţionări ale acestui fenomen întâlnindu-se începând cu jurnalul lui Cristofor Columb şi ajungând la cele ale navei *Glomar Challanger* sau ale misiunii *Apollo 12*) ar fi rezultatul unei activităţi vulcanice. Ipoteza susţine că, la apariţia bruscă a unei astfel de zone maritime, echipajele navelor au intrat în panică, aruncându-se în mare sau părăsind vasele (care pierduseră din flotabilitate) la bordul ambarcaţiunilor de salvare. La încetarea fenomenului, navele au revenit la linia de plutire, pornind în derivă ca „vase fantomă 4.

O astfel de explicaţie prezintă însă numeroase lacune. Astfel, datorită unei psihologii caracteristice, lesne de înţeles după ani de zile petrecuţi pe apă, marinarii nu îşi abandonează cu uşurinţă navele. În prezenţa unui fenomen ca acela descris anterior, ar fi procedat aşa cum au declarat toţi cei care au trecut printr-o experienţă similară (inclusiv Berthois): forţând motoarele pentru a obţine viteza maximă şi a părăsi cât mai repede zona. Este greu de presupus că echipajele, observând că un vas cu pescajul de câţiva metri se scufundă cu câţiva zeci de centimetri, ar fi preferat să se aventureze în bărcile de salvare, ale căror copastii. nu se înalţă deasupra apei decât cu 30 – 80 cm. Propulsate doar de vâsle sau de motoare mici, astfel de ambarcaţiuni ar fi fost prea lente şi,

având o flotabilitate deja redusă, s-ar fi scufundat rapid. Cu atât mai ilogică apare ideea de a se arunca într-o apă atât de înspăimântătoare

207

unor marinari care întâlnesc acest fenomen pentru prima oară!

Afirmaţia că hidrogenul degajat şi respirat de oameni le-a cauzat acestora o „confuzie mintală”, care i-a determinat să nu mai poată judeca normal, este tot atât de inconsistentă. După cum se ştie, pentru a putea lupta contra unor eventuale incendii la bord, toate navele au fost prevăzute, încă din 1932, cu măşti de gaze pentru întreg echipajul. În acelaşi timp, hidrogenul sau orice alt gaz cu efecte dăunătoare, ar fi acţionat în mod inegal asupra oamenilor aflaţi pe navă, în funcţie de rezistenţa fiecărui organism şi de locul unde se afla respectivul marinar în timpul fenomenului (pe punte, în cabină, în cală etc.). Este imposibil de admis că, dintr-un echipaj de câţiva zeci de mateloţi, nu au putut rămâne măcar o parte cu mintea destul de limpede pentru a-şi pune echipamentul de protecţie şi a-i salva pe ceilalţi.

În sfârşit, ipoteza menţionată nu ţine seama de mărturiile celor care au trecut printr-un astfel de incident şi au declarat că, singura lor preocupare a fost să iasă cât mai repede din zonă. Practic, nu a existat nici măcar un singur caz în care să fi fost menţionat un marinar dornic să sară în apa lăptoasă. Cum poate fi admisă această explicaţie pentru *întreg* contextul fenomenelor din *Triunghi,* dacă ea nu poate fi acceptată nici pentru justificarea cazurilor de „nave fantomă”, nici pentru dispariţiile celorlalte vase?!

Cele 8 ipoteze analizate anterior au fost selecţionate pe baza criteriului realei sau măcar aparentei credibilităţi pe care o prezintă în faţa

cercurilor ştiinţifice şi opiniei publice. De-a lungul timpului însă au apărut şi au fost date uitării cel puţin tot atâtea încercări de a explica enigmaticele dispariţii de nave şi avioane, în special cele din *Triunghiul Bermudelor*. Pentru a menţiona numai câteva dintre ele, catastrofele au fost atribuite: piraţilor, monştrilor marini (krakeni, caşaloţi, şerpi de mare, balene ucigaşe

etc.), construcţiilor şi aparatelor submarine rămase de la atlanţi, incendiilor sau trăsnetelor, acţiunilor criminale ale unor particulari sau societăţi secrete, molimelor izbucnite la bord etc. Niciuna din aceste ipoteze nu este însă suficient de solid argumentată pentru a merita o analiză, mai ales că, departe de a explica fenomenul, ele nu se pot aplica nici măcar cazurilor pentru care au fost enunţate. Autorii volumului (ca şi majoritatea celor care au încercat să aprofundeze studierea enigmaticelor incidente din *Triunghi*) nu s-au oprit asupra unor întâmplări a căror explicaţie este în afara oricăror discuţii. Nimeni nu contestă posibilitatea ca un iaht de 10 – 50 tone să poată fi scufundat de caracatiţe uriaşe sau caşaloţi înfuriaţi; atacat şi jefuit de piraţi; complet mistuit de un incendiu; pulverizat de ciocnirea cu o mină sau trimis la fund în câteva minute de o furtună puternică. Este foarte probabil ca un avion particular de 1 – 2 tone să poată fi dezechilibrat de vânt, lovit de trăsnet sau să aibă o defecţiune tehnică, prăbuşindu-se în mare. Dar este greu de crezut că asemenea incidente pot afecta cu uşurinţă o navă de război, un cargou de 10.000 tdw sau un bombardier torpilor. Submarinele, marile avioane de transport, cuirasatele sau hidroavioanele de salvare sunt realizări tehnologice puţin susceptibile de a ceda prea uşor în faţa fenomenelor naturale sau acţiunilor umane ostile (furtuni,

ciocniri militare etc.)

Chiar admiţând o explicaţie „normală” pentru fiecare caz în parte, zona *Triunghiului* are o frecvenţă prea mare de „accidente” faţă de alte regiuni cu trafic aero-naval cel puţin tot atât de intens: Marea Manecii, Nordul Atlanticului, Mediterana, Marea Filipinelor etc. Însuşi argumentul „traficului intens” des invocat de susţinătorii „inexistenţei” problemei *Triunghiului* trebuie să dea de gândit: este posibil ca, în condiţiile prezenţei *simultane* în regiune a câtorva sute de nave şi avioane, unele dintre ele să dispară pur şi simplu, împreună cu echipajele lor?!

Cele peste 100 de cazuri analizate în această carte au implicat pierderea unui număr de aproape 120 de nave şi avioane, costând viaţa câtorva mii de oameni. După câte s-a putut constata, *Triunghiul Bermudelor* nu este singura zonă de pe glob unde au loc fenomene deocamdată inexplicabile, dar rămâne considerat cea mai periculoasă şi cu

noscută. Fapt cu atât mai curios cu cât, dacă celelalte regiuni sunt în general izolate, rutele din *Triunghi* constituie obiectivul unei intense supravegheri prin satelit, pentru a nu mai aminti de prezenţa navelor de cercetare ştiinţifică sau a marilor flote militare. Aici intervine un element de care ţin seama prea puţini autori care au contestat existenţa unor fenomene ciudate în *Triunghi* bazându-şi afirmaţiile pe dezminţirile periodice date de toate departamentele nord-americane implicate. Cunoscută fiind tendinţa acestor instituţii, fie ele civile sau militare, de a eluda unele probleme în contextul unor anumite interese politice, sociale, economice sau militare, declaraţiile (nu rareori contradictorii) emanând din surse oficiale americane, nu prezintă un grad mai mare de credibilitate comparativ cu studiile unor cercetători ca J. Allen

Hynek, William Moore, Donald Keyhoe, Claude Polier, Jaques Vallée, Jaques Yves Cousteau sau Karl Jessup. Cunoscând modul în care oficialităţile americane tratează fenomenul O.Z.N. şi cauzele acestei atitudini, nu este surprinzător faptul că o recunoaştere publică a problemei *Triunghiului Bermudelor* nu pare a se profila în viitorul apropiat.

Mai curioasă este atitudinea celor care, asemeni lui Kusche, se grăbesc să prezinte, cu o publicitate deosebit de zgomotoasă, orice ipoteză nou apărută în legătură cu incidentele din *Triunghi,* drept *Rezolvarea* definitivă şi certă a enigmei. Fără nicio verificare prealabilă, faptică, ştiinţifică sau logică, fără a ţine seama de complexitatea, continuitatea şi diversitatea fenomenului în timp şi spaţiu, fiecare „soluţie” de acest gen este înfăţişată publicului în mod subiectiv, omiţându-se sau chiar denaturându-se datele pentru ca postulatele respective să pară cât de cât credibile. Faptul că asemenea explicaţii se dovedesc, rând pe rând, nu numai inadecvate, dar uneori chiar hilare sau graba de a găsi alte „rezolvări definitive” la scurt timp după anularea celei mai recente, nu par să descurajeze.

Nu mai surprinde pe nimeni situaţia paradoxală care a dus la apariţia mai frecventă (cu publicitatea şi beneficiile corespunzătoare) a materialelor „explicative” în locul cazurilor şi datelor faptice propriu-zise. Desigur, scepticismul ştiinţific îşi are rolul său în edificarea civilizaţiei umane, dar numai atâta vreme cât nu devine subiectivism.

obstrucţionism sau conservatorism. Curiozitatea, dorinţa nestăvilită de cunoaştere, manifestată de specia *Homo sapiens,* nu trebuie îngrădite între pseudonecesare limite momentane. Leonardo da Vinci spunea: „Omul care a încetat să viseze nu mai este om”. Tocmai aici, în aceste situaţii

aflate „la frontierele cunoaşterii", apare ca absolut necesară o mai profundă înţelegere a micro şi macrocosmosului, a legilor naturii, a proceselor şi „întâmplărilor" la care suntem martori; rezultatul acestei atitudini nu poate decât grăbi evoluţia umanităţii.

Departe de a contesta sau minimaliza rolul ştiinţei, autorii acestui volum nu pot decât să insiste asupra importanţei unor cercetări serioase şi aprofundate în toate domeniile în care se manifestă „rupturi de explicaţie", afirmându-şi încrederea în capacitatea Raţiunii de a penetra Necunoscutul...

DISPARIŢII SAU ALTE INCIDENTE ENIGMATICE NEELUCIDATE ÎNCĂ, ANALIZATE ÎN ACEST VOLUM

NAVE:

Anul	Numele navelor implicate	Locul evenimentului	Principalele surse bibliografice (cu excepţia celor menţionate în text)
1788	***Astrolabe*** şi ***Bussole***	Melanezia – Oc. Pacific (Arh. Solomon?)	39; 40; 45 c
1800	***USS Insurgent***	Triunghiul Bermudelor	2; 38; 45 c.
1800	***USS Pickering***		2; 38; 45 c
1840	***Rosalie (?) – Rossini (?)***		2; 21; 45 a.
1	***Erebu***	Oc.	32; 39;

847	***s*** şi ***Terror***	Îngheţat (I. Victoria? – Canada)	40; 45 a; 45 c.
1854	***Bella***	Oc. Atlantic (Triunghiul Bermudelor?)	21; 33; 45 a.
1855	***James B. Chester***	Triunghiul Bermudelor	2; 45 a.
1872	***Mary Celeste***	Oc Atlantic (Nordul I. Azore)	1; 2; 13; 16; 21; 31; 45 b.
1880	***HMS Atalanta***	Oc. Atlantic (Triunghiul 3 ermudelor?)	2; 16; 21; 45 a; 45 c
1881	***„X”*** – găsită de ***Ellen Austin***	Oc. Atlantic (Estul I. Azore)	2; 13; 21.

1	2	3	4
1890	***Marlborough***	Oc. Atlantic (Marea Antilelor Sudice? I. Georgia de Sud?)	16; 32; 45 b; 45 c.
1902	***Freya***	Oc. Pacific (coasta vestică	21; 45 b.

		mexicană)	
1909	***Spray***	Triunghiul Bermudelor	21; 45 c.
1918	***USS Cyclops***	*ty j)*	2; 16; 21; 31; 38: 45 c; 50.
1921	***Carroll A. Decring***		2; 21; 45 b.
1925	***Cotopaxi***	n”.	2; 16; 21; 45 b; 45 c.
1926	***Suduffco***	n	2; 16; 21; 45 b.
1938	***Anglo-Australian***	Oc. Atlantic (Nordul I. Azore? Triunghiul Bermudelor?)	2; 45 c.
1940	***Gloria Colite***	Golful Mexicului (Oc. Atlantic?)	2; 21; 45 b.
1940	***Orzel***	Marea Nordului (I. Hellgoland?)	32; 45 a; 45 c; 46 – 1/1971
1941	***Pluvius***	Triunghiul Bermudelor	2; 45 c.
1941	***Proteus***	V >J	2; 16; 21; 33; 45 c.
1941	***Nereus***	J>	2; 16; 21; 38; 45 c.
1943	***USS Eldrige (DE***	Philadelphia (S.U.A.)	24; 49 – 7/1984

	173)		

1	2	3	4
1944	***V-1***	Marea Barents (?) Marea Norvegiei (?)	46 – 6/1976
1944	***Rubicon***	Triunghiul Bermudelor	2; 21.
1945	***Surcouf***	Oc. Atlantic (Triunghiul Bermudelor?)	32; 45 a; 45 c.
1950	***Sandra***	Triunghiul Bermudelor	2; 16; 21; 45 a; 45 b.
1951	***São Paulo***	Oc. Atlantic (Sud-vestul I. Azore)	2; 45 c.
1954	***Southern Districts***	Oc. Atlantic-Triunghiul Bermudelor (zona Floridei? Georgiei? Carolinei de Sud?)	2; 16; 21; 45 c.
1955	***Connemara IV***	Triunghiul Bermudelor	2; 21; 45 c.
1	***Revon***	***— fi***	2; 21;

958	***oc***		28; 45 c.
1963	***Marine Sulphur Queen***	Oc. Atlantic (G. Mexicului? Triunghiul Bermudelor?)	2; 16; 21; 45 c.
1963	***Sno Boy***	Triunghiul Bermudelor	2; 21; 45 c.
1963	***City of Glasgow***	Oc. Atlantic (Triunghiul Bermudelor?	2; 45 c.
1966	***Southern Cities***	Triunghiul Bermudelor	2; 45 c.
1967	***Gulf Master***		***2***; 45 c.

1 1	2	3	4
1967	*Witchcraft*	Triunghiul Bermudelor	2; 21.
1968	*Minerve*	Marea Mediterană	16; 21; 45 c.
1968	*Dakar*	— „–	16; 21; 45 c.
1968	*XJSS Scorpion*	Oc. Atlantic (Sud-vestul I. Azore)	2; 16; 21; 45 c; 50.
1968	*Ithaca island*	Triunghiul	2; 45 c.

		Bermudelor	
1969	„X” – găsită de *Maplebank*	Oc. Atlantic	2; 21; 45 c.
1969	„X” – găsită de *Cotopaxi*	n	2; 21; 45 c.
1969	*Vagabond*	— „–	2; 21; 45 b; 45 c.
1969	„X” – găsită de *Helsona*	— „–	2; 21; 45 c.
1970	*Milton Iatrides*	Triunghiul Bermudelor	2; 45 c.
1970	*Eurydice*	Marea Mediterană	21; 45 c.
1973	*Anita*	Triunghiul Bermudelor	2; 21; 45 c.

AVIOANE ŞI HIDROAVIOANE

Anul	Tipul aparatelor Implicate	Locul Incidentului	Principalele surse bibliografice (cu excepţia celor menţionate în text)
1928	*Lat ham 47*	Oc. Îngheţat (Svalbard-Brock – Spitzbergen ?	39; 40; 46; 52 – HS 1964

1	2	3	4
1939	*Boeing B 17 Flying Fortress*	Oc. Pacific	41 – 2/1972; Agenţia Reuter
1941	*Iliushin*	Oc. Îngheţat (M. Kara)	Agenţia Tass
1942	*Messerschmitt Me 109*	Norvegia	11
1943	*Vickers Mark I Spitfire*	Franţa ? – Canalul Mânecii?	4; 9
1943	*Boeing B 17 Flying Fortress*	Germania	4; 11
1944	*Messerschmitt Me 262*	1»	11
1944	2 aparate tip *North American P 51 Mustang*	Marea Britanie	9; 11
1945	5 aparate *Grumman TBM-3 Avenger* 1 aparat *Martin P5M Mariner*	Triunghiul Bermudelor	2; 21; 41 – 10/1976 part 4; 44 b-2/1981
1947	*Boeing B 29 Superfortress*		2; 21
1947	*C 47*	Tahomsk (U.R.S.S.)	Agenţia Tass
1	*Tudor IV*	Triung	2; 21

948	*Star Tiger*	Triunghiul Bermudelor	
1948	*North American F 51*	Dakota de Nord (S.U.A.)	19
1948	*Douglas DC 3 Dakota*	Triunghiul Bermudelor	2; 21
1949	*Tudor IV Star Ariel*		2; 21

1	2	3	4
1951	***C 124 Globemaster***	Oc. Atlantic	21
1953	***British York***	*„91*	21
1953	***De Havilland Cornet***	India	19
1953	***North American F 86 Sabre***	Michigan (S.U.A.)	19
1954	***Lockheed Super Constellation***	Oc. Atlantic (Triunghiul Bermudelor?)	2; 21 Agenţia Reuter
1954	***F 94 Starfire***	Griffiss AFB (S.U.A.)	20; 44 b-2/1981
1956	***Martin P 5 Marlin***	Triunghiul Bermudelor	2; 21

1956	***Boeing B 25 Mitchell***		2
1962	***Boeing KB 50***		2; 21
1963	2 aparate tip: ***Boeing KC 135***		2; 21
1965	***C 119 Flying Boxcar***	*jy*	2; 21
1974	4 aparate tip: M***cDonnell Douglas F 4 Phantom***	Spania	Agenţia Reuter
1976	***Jumbo Star 310***	Triunghiul Bermudelor	Agenţia Reuter
1979	***Grumman F 14 Tomcat***	Oc. Atlantic	Agenţia Reuter
1980	***Boeing B 727***		Agenţia Reuter
1980	***Douglas DC 9***	Italia	Agenţia Reuter

217

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

Cărţi

1. BALDWIN, H.W.: „Sea Fights and Shipwrecks” (New York. Curţi ss, 1938)
2. BERLITZ, CH.: „The Bermuda Triangle” (New York, Avon Books, 1974)
3. CHURCHILL, Sir W.: „The World Crisis” (New York, Scribner’s 1928)

4. CLOSTERMANN, P.: „Le Grand Cirque” (Paris, Flammarion.
1948)
5. CORBETT, Sir J.: „Naval Operations: History of the Great
War Based on Official Documents” (New York, Longmans, 1920)
6. COSTĂCHESCU, T. ing.: „Tehnica Zborului în Aviaţie” (Bucureşti, Ed. Tehnică, 1979)
7. COUSTEAU, J.
8. -Y şi DUMAS, F.: „Le Monde du Silence.
(Paris, 1957)
9. EMIN, A.: „Turkey in the World War” (New Haven, Yale.
1930)
10. FRANKS, N.: „Wings of Freedom – Battle of Britain” (London, Kimber and Co. Ltd., 1980)
11. FROTHINGHAM, TH. cpt.: „The Naval History of the World
War” (Cambridge, Harvard, 1925)
12. GHEORGHIŢĂ, F.; „OZN – O problemă modernă” (Iaşi.
Ed. Junimea, 1973)
13. GODWIN, J.: „This Baffling World” (New York, Hart, 1968)
14. GOULD, R.T.: „The Stargazer Talks” (London, Geoffrey Bless.
1944)
15. GOULD, R. T.: „Enigmas” (New York, University Books, 1965)
16. GUDJU, I.; IACOBESCU, GH. şi IONESCU, O.: „Roumanian

Aeronautical Constructions 1905 – 1974” (Bucharest, Military Publishing House, 1974)
16. HOCKING, CH.: „Dictionary of Disasters at Sea During the

Age of Steam” (London, Lloycâs Register of Shipping, 1969)
17. HYNEK, J.A.: „The UFO Experience – A Scientific Inquiry”.
(Chicago, Regnery Comp., 1972)
18. KARMENGIESSER, H. gen.: „The Campaign în Gallipoli” (Lon don, Hutchinson, 1928)
19. KEYHOE, D.E., mi.: „The Flying Saucer Conspiracy” (London.
Hutchinson, 1957)
20. KEYHOE, D.E., mi.: „Aliens From Space” (Garden City, New
York, Doubleday, 1973)
21. KUSCHE, L.D.: „The Bermuda Triangle Mistery” (New York.
Warner Books, 1975)
22. LORD, W.: „Day of Infamy” (New York, Holt, Rinehart and
Wiston, 1967)
23. LORD, W.: „Incredible Victory” (New York, Harper and Row
Publishers, 1967)
24. MOORE, W.L. şi BERLITZ, CH.: „The Philadelphia Experiment” (New York, Fawcett Crest, 1979)
25. SANDERSON, I. T.: „More «Things»” (New York, Pyramid.
1969)
26. SANDERSON, I. T.: „Invisible Residents” (New York, World.
1970)
27. SEDILLOT, R.: „Histoire du Petrole” (Paris, Fayard, 1974)
28. SNOW, E. R.: „Unsolved Mysteries of Sea and Shore” (New
York, Mead, 1963)
29. TURNER, C., mi.: „How the air Force Defends Us” (London, Allen and Unwin Ltd., 1940)
30. VALL fie, J.: „Passport to Magonia” (Chicago, 1969)

31. VILLIERS, A.: „Wild Ocean" (New York, McGrow-Hi. II, 1957)
32. WARNER, O.: „The British Navy" (London, Thomas and
Hudson Ltd., 1975)
33. WILKINS, H.T.: „Strange Mysteries of Time and Space" (New
York, Citadel Press, 1959)
34. ZARIOIU, GH., col. ing.: „Aviaţia Modernă – Realizări şi
Perspective" (Craiova, Ed. Scrisul Românesc, 1980)
35. * * * „Atlas Geant International" (Paris, Le Club Français du
Livre, 1982)
36. * * * „Captain Cook's Voyages of Discovery" (London, Everyman's Library, 1960)

17. * * * „Der Krieg zur See 1914 – 1918" (Berlin, Kriegsmarine
Archi v., Mittler, 1928)
18. * * * „Dictionary of American Naval Fighting Ships". vol. I – X.
(Washington D.C. US Navy, 1963)
19. * " * „L'Encyclopaedia Universalist Voi. 1 – 21. (Paris, Le
Club Français du Livre, 1952 – 1982)
20. * * * „The New Encyclopaedia Britannica". Voi. 1 – 30. (London.
Benton Publisher, 1943 – 1974)
Colecţii de reviste şi publicaţii de specialitate
21. „AIRMAN'S INFORMATION MANUAL". Years of 1970 – 1985.
(Federal Aviation Administration – Flight Information Publication, US Government Printing Office, Washington DC 20402 – U.S.A.)
22. „AVIATION WEEK AND SPACE TEHNOLOGY". Years of

1976 – 1985. (McGraw-Hill Publication, P.O. Box 503, Highstown, N.J. 08520 – U.S.A.)

23. „INSTRUMENTAL FLYING HANDBOOK”. (Federal Aviation Publication – US Government Printing Office, Washington D.C. 20402 – U.S.A.)

24. „GEPAN PUBLICATION”. (Avenue Édouard Belin 31055, Toulouse 18, Cedax – France):

a) „LE GEPAN”. Années de 1979 – 1985

b) „NOTE D'INFORMATION”. Années de 1980 – 1983

c) „NOTE TEHNIQUE”. Années de 1980 – 1983

25. „LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING” (London – U.K.):

a) „LLOYD'S LIST”.

b) LLOYD'S REGISTER. WREK RETURNS” (and „SUPPLE-MENTS”)

c) „LLOYD'S WEEKLY CASUALTY REPORTS”.

26. „MAGAZIN ISTORIC”. Anii 1967 – 1978. (Intr. Ministerului 2. Bucureşti, R.S.R.)

27. „NATIONAL GEOGRAPHIC”. Years of 1968 – 1984. (National Geographic Society, 17-th and M. Sts. N.W. Washington DC 20036 – U.S.A.)

28. „NATURE”. Years of 1970 – 1984. (Macmillan Journals Ltd. Brunei Road, Basingstoke Hants RC 21 – 2XS – U.K.)

29. „OMNI”. Years of 1979 – 1985. (1965 Broadway, New York, NY. 10023 – 5965 – U.S.A.)

30. „PROCEEDINGS. Years of 1920 – 1970. (US Naval Institute — Washington D.C.-U.S.A.)

31. „PHfiNOMENES SPATIAUX”. Anne§es de 1967 – 1979. (Paris 14 – 69, Rue de la Tombe Issoire – France)

32. „SCIENCE ET VIE”. Années de 1957 – 1985. (Excelsior Publications, S.A. 5, Rue de la Baume – 75008 Paris, France)
33. „SCIENCE DIGEST”. Years of 1976 – 1984. (The Hearst Corporation 224 W, 57-th Street, New York, NY 10019, U.S.A.)
34. „WHITE PAPER”. (Maritime Safety Agency, 1973, Tokyo.
Japan).

CUPRINS

Lector: LUCIAN HANU Tehnoredactor: CORNEL CRISTESCU

Bun de tipar 31. VII.1985. Apărut 1985. Comanda nr. 2472. Coli de tipar 14.

K

Com and a nr. 5G 872

Combinatul Poligrafic „Casa Scânteii”. Piaţa Scânteii nr. 1, Bucureşti. Republica Socialistă România